ROK VI. LISTOPAD 1936. NR 11.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO







BALTIC • TRADE • DEVELOPER •

• POLSKA • AGENCJA • TELEGRAFICZNA • PAT •



GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

ODDZIAŁY:

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW — ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston — Galveston — Gdynia/Gdańsk

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Jaffa - Haifa — Pireus — Istanbul — Konstanca

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M/S „Piłsudski"
M/S „Batory"
S/S „Polonia"
S/S „Kościuszko"
S/S „Pułaski"





REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, ul. Portowa 9/11, tel 39-21
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
B. Pilarski, Szkolna 2, tel. 220-42.

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-75.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel 144-34.

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VI. LISTOPAD 1936. NR 11.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

Inwestycje w porcie gdyńskim i na wybrzeżu

Wycieczka przedstawicieli Sejmu i Senatu, bawiąca w Gdyni w ub. miesiącu pod przewodnictwem p. wice-premiera inż. E. Kwiatkowskiego, zapoznała się z inwestycjami Gdyni-portu i miasta. O dalszych planach rozbudowy portu przedstawiciel Urzędu Morskiego wygłosił referat, który w obszernym streszczeniu podajemy poniżej.

BUDOWA portu w Gdyni, zapoczątkowana w r. 1921, prowadzona była dotychczas z różnym nasileniem. Najintensywniejszy okres budowy portu zaczął się w latach 1927/30 po strajku węglowym angielskim z roku 1926. Najsłabsze tempo budowy portu przypada na początkowe lata 1921/25 i na obecne końcowe lata 1934/36.

Początkowe lata budowy portu były słabe, bo nie było dostatecznego zrozumienia potrzeby posiadania własnego portu, a zbiegła się z tym dewaluacja pieniężna, która zahamowała budowę portu. Od 2 lat wchodzimy w okres powstrzymania tempa rozbudowy portu, co łączy się z jednej strony z tym, że najpilniejsze potrzeby w tym względzie zostały już zrealizowane, z drugiej zaś z trudnościami natury budżetowej. Nie należy jednak sądzić, że port w Gdyni jest już dostatecznie rozbudowany, jak to zobaczymy z dalszych wywodów.



Uczestnicy wycieczki parlamentarnej z p. wicepremierem inż. Eugeniuszem Kwiatkowskim na czele

Ilustracja na stronie tytułowej okładki przedstawia fragment nabrzeża Stanów Zjednoczonych w strefie wolnocłowej

Budowle hydrotechniczne.

Posiadamy obecnie w porcie:

Nabrzeży głęb. 12 m — 400 mb; nabrzeży głęb. 10 m — 4.300 mb; nabrzeży głęb. 9 m — 3.500 mb; nabrzeży głęb. 8 m — 1.500 mb; nabrzeży głęb. od 3 do 8 m — 1.500 mb; pomostów 9 m — 700 mb. (w cyfr. okr.). Razem — 11.900 mb.

Długość falochronów wynosi 4255 mb.

Wprawdzie w obecnym stanie rozbudowy port gdyński wykonywa wymagany od niego obrót przeładunkowy, czyni to jednak w warunkach nienormalnych, przy pracy ciągłej na 3 zmiany, nie zaspakajając należycie stawianych mu przez życie gospodarcze wymagań. Wszelkie braki w urządzeniach technicznych obniżają szanse portu gdyńskiego w jego walce konkurencyjnej z obcymi portami, walce ostrej i stale zaostrzającej się. Gdynia, jako najmłodszy port, nie posiadając wielowiekowych doświadczeń i tradycji swoich konkurentów, powinna przynajmniej górować nad nimi doskonałością urządzeń technicznych.

Najpilniejsze potrzeby w dziedzinie robót hydrotechnicznych są następujące:

Ukończenie falochronu wschodniego i połączenie basenów Południowego i Prezydenta z awanportem.

Port gdyński usytuowany jest przy brzegu z łatwym wejściem dla statków wprost z morza, same zaś baseny są obszerne, dogodne dla manewrowania nawet większych statków. Jest to bardzo korzystne dla żeglugi, jednakże przy wschodnich wiatrach fala przenika do basenów, czyniąc je niespokojnymi dla postoju statków.

W specjalnie niekorzystnych warunkach pod względem falowania znalazły się baseny Południowy i Prezydenta, stanowiące dobudówkę do właściwego portu. Stąd też powstała konieczność wybudowania falochronu

wschodniego, celem osłonięcia tych basenów przed falą.

Wybudowane odcinki tego falochronu tylko częściowo osłaniają baseny Prezydenta i Południowy, utrudniając wejście do nich.

Wybudowanie pozostałych odcinków usunie istniejące prowizorium, ostatecznie zakończy zewnętrzne budowle portowe i stworzy połączenie między poszczególnymi basenami portu, którego brak odczuwa się w porcie.

Pogłębienie nabrzeży.

W porcie przy nabrzeżach mamy przeważnie większe głębokości, sięgające 10 m, a nawet 12 m przy nab. Francuskim. Jest to bardzo pomyślne dla portu. Ale niektóre nabrzeża, mniejszej niż 10 m głębokości, okazały się za płytkie dla większych okrętów. Dotyczy to przede wszystkim nabrzeży molo Węglowego. W ostatnich latach dało się zaobserwować przybywanie do Gdyni coraz większej ilości statków o większej pojemności dla zabrania węgla do Grecji i Włoch. Poza tym wobec uszczuplenia bliższych rynków zbytu węgla polskiego wskutek umowy angielskiej, przemysł nasz musi zabiegać o rynki dalsze, do których węgiel musi być dowożony na statkach o większym zanurzeniu. I dlatego jedną z najpilniejszych robót, jakie oczekują port gdyński, jest pogłębienie do 10 m nabrzeży węglowych Szwedzkiego i Śląskiego.

Również wymagać będzie pogłębienia z 9 do 10 m część nabrzeża Angielskiego, przylegająca do placu firmy „Polmin" dla zaopatrywania dużych statków w płynne paliwo, oraz nabrzeże Holenderskie z 10 m na 11 m w związku z importem złomu na okrętach o dużym zanurzeniu.

Przy wykonywaniu dalszych basenów portu w Gdyni ogólną dyrektywą winno być zachowanie w porcie i przy nabrzeżach głębokości nie mniejszej niż 10 m, gdyż stosowanie mniejszych głębokości i chwilowe pod tym względem oszczędności wymagać będą później kosztownych przeróbek.

Przedłużenie pirsu pasażerskiego.

Przedłużenie pirsu pasażerskiego potrzebne jest z następujących względów:

a) dla uzyskania dalszych głębokości (12 m) nabrzeży w związku z rozwojem linij dalekobieżnych,

b) dla skoncentrowania na tym pirsie całego przeładunku złomu, który obecnie częściowo przeładowywany jest w różnych miejscach nabrz. Polskiego, utrudniając normalną pracę tego nabrzeża, przeznaczonego dla obsługi ruchu drobnicowego.

Ponadto brak w Gdyni miejsca do ładowania materiałów wybuchowych. Tereny, jakie uzyska się przedłużając pirs pasażerski, najbardziej nadawałyby się do tego celu, jako najdalej odległe od centrum portu.

Również przedłużenie pirsu pasażerskiego pozwoli lepiej wykorzystać obszar wodny awanportu oraz polepszy warunki nawigacyjne w basenie Węglowym dzięki osłonięciu go od fali przy wiatrach północnych.

Budowa kanału Przemysłowego i przygotowanie terenów dla przemysłu.

Możliwości portu gdyńskiego są na wyczerpaniu; można już tylko nieznacznie zwiększyć obroty, gdyż już 3/4 naszego handlu zagranicznego idzie przez nasze porty morskie; w niewielkim już tylko stopniu zwiększyć można tranzyt przez Gdynię. Nieograniczone możliwości otwierają się natomiast dla każdego portu, gdy osiedli się tam przemysł oparty na zagranicznych surowcach; jedynie wtedy mogą powstać nowe wielkie obroty portowe w postaci importu i eksportu, którego kraj dotychczas nie posiadał.

W każdym porcie równolegle z rozbudową portu powstają pomyślne koniunktury dla rozwoju przemysłu w postaci tak taniego środka komunikacji jakim jest morze, oraz dzięki bezpośredniej styczności granicznej i gospodarczej z całym światem. Dlatego jedną z najpilniejszych robót w porcie gdyńskim jest budowa specjalnego basenu dla przemysłu i stworzenie odpowiednich terenów dla przemysłu portowego. Brak takich terenów uniemożliwia powstanie w Gdyni tego przemysłu, a zgłoszone w tym kierunku zapotrzebowania nie mogą być zaspokojone. Basen ten będziemy nazywali kanałem, bo ze względów terenowych nie będzie mógł być szeroki, a z czasem będzie mógł być przedłużony i połączony drugim swym końcem z zatoką Pucką.

Przemysł, którego powstanie w Gdyni ze względu na bliskość morza jest możliwe i pożądane, można podzielić na dwie grupy:

1) na przemysł przetwórczy surowców krajowych dla celów eksportu produktów drogą morską do innych krajów i

2) na przemysł przetwórczy surowców zagranicznych, importowanych drogą morską na potrzeby krajowe, względnie dla reeksportu do innych krajów.

Warunkiem pomyślnego rozwoju przemysłu będzie kwestia wysokości kosztów przewozu surowców drogą morską do Gdyni i przesyłki półfabrykatów względnie wyrobów gotowych z Gdyni do kraju lub za granicę.

Do przemysłu pierwszej grupy można zaliczyć zakłady przemysłowe, uszlachetniające płody rolnicze, zwłaszcza z województwa pomorskiego i poznańskiego, a więc: młyny, fabryki wódek i likierów, browar, fabryki cukierków, przemysł mięsny, eksportowe bekoniarnie, fabryki konserw mięsnych, wędliniarnie, fabryki tłuszczów zwierzęcych i garbarnie.

Do drugiej grupy: przemysł przetwórczy rybny, przemysł żelazny wytwórczy i przetwórczy, przemysł włó-



Port Gdynia. Fragment nabrzeża Holenderskiego



Port Gdynia. Urządzenia przeładunkowe przy nabrzeżu Holenderskim

kienniczy, oraz powstałe już w Gdyni olejarnie i łuszczarnie ryżu.

Kwestia powstania w Gdyni ciężkiego przemysłu żelaznego wytwórczego i przetwórczego ma swoje uzasadnienie w tym, że produkcja żelaza i stali oparta jest w Polsce przeważnie na rudzie i na złomie żelaznym, sprowadzanych z za granicy. Ilość rudy i złomu, potrzebna dla wyprodukowania jednostki żelaza, przewyższa niemal dwukrotnie ilość węgla potrzebnego dla tego celu, co stworzyłoby dla huty, powstałej w Gdyni, duże oszczędności na transporcie surowców.

Fabrykacja żelaza w Gdyni miałaby też zapewniony zbyt częściowo na miejscu dla potrzeb stoczni, która musi powstać w Gdyni, częściowo dla potrzeb stoczni w Gdańsku i na eksport do krajów północnych i północno-wschodnich.

W kanale Przemysłowym znajdą zapewne pomieszczenie składy drzewne, które mają tendencję rozrastania się w Gdyni, ale miejsca na rozrost obecnie już w porcie dla siebie nie mają.

Również na terenach przy kanale Przemysłowym będzie powstawał przemysł rybny, który tak szybko rozrósł się w Gdyni, że przeznaczone na ten cel tereny molo Rybackiego są już na wyczerpaniu. Jakkolwiek przemysł ten będzie powstawał i w innych miejscowościach wybrzeża, a w szczególności w nowobudującym się porcie w Wielkiej Wsi, jednakże Gdynia pozostanie nadal najbardziej atrakcyjnym miejscem dla tego przemysłu.

Teren dla stoczni do budowy i reperacji okrętów, której egzystencja w Gdyni na większą skalę jest rzeczą nieodzowną i która przyczyni się do powstania w Gdyni dużej ilości przemysłów pomocniczych, zarezerwowano w zachodniej części basenu Nr 4.

Mały basen gospodarczy przy nabrz. Duńskim.

Port gdyński nie posiada żadnych schronisk dla statków małych za wyjątkiem portu rybackiego. Potrzeba małego basenu, w którym możnaby umieścić tabor roboczy Urzędu Morskiego, mniejsze krypy i małe statki firm węglowych, jest silnie odczuwana tak ze względów gospodarczych, jako też bezpieczeństwa podczas burzy. Na brak schroniska dla małych statków w awanporcie oddawna uskarża się firma „Robur". Przedstawiciele sfer gospodarczych Rady Portu stale dopominają się wykonania tego basenu. Trzeba przyznać, że życzenie to jest zupełnie słuszne. Mały basen może powstać przy nabrzeżu Duńskim obok warsztatów Urzędu Morskiego.

Nabrzeże dla rudy.

W dalszych planach rozbudowy portu nie można pominąć potrzeby wybudowania w Gdyni nabrzeża dla przeładunku rudy. Na dotychczas wybudowanych nabrzeżach nie ma miejsca na ulokowanie tego przeładunku.

Wprawdzie Gdańsk posiada odpowiednie miejsca i urządzenia dla tego celu i prawie cała ilość rudy idzie przez ten port — jednakże Gdynia powinna być przygotowana do przejęcia w razie potrzeby tego przeładunku.

III basen wewnętrzny.

Jako mniej pilna, ale tworząca pewną całość w niniejszym programie, jest rozbudowa trzeciego basenu wewnętrznego, tworzącego zakończenie strefy wolnocłowej.

Jakkolwiek na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że Gdynia posiada dostateczną ilość nabrzeży, a może nawet ich nadmiar, z uwagi na niewykorzystanie pewnej ilości nabrzeży przy basenie Prezydenta i basenie im. Ministra Kwiatkowskiego, to z wyszczególnionych wyżej potrzeb w dziale robót hydrotechnicznych wynika, że przewidziane do wykonania inwestycje mają swoje specjalne przeznaczenie.

Planowa gospodarka terenami portowymi wymaga, aby każdy rodzaj przeładunku miał wyznaczone odpowiednie miejsce w porcie. Nie można tolerować tego, że obok drobnicy przeładowuje się np. złom lub lokuje zakłady przemysłowe. Taki stan mógł istnieć w porcie przejściowo, gdy budowa portu nie mogła nadążyć za zapotrzebowaniem nabrzeży.

Urządzenia portowe.

Wyposażenie portu gdyńskiego w urządzenia portowe pozostało daleko w tyle za rozbudową portowych budowli hydrotechnicznych.

Na czoło zagadnień inwestycyjnych Gdyni wysuwa się zagadnienie rozbudowy urządzeń portowych do stanu, który by zapewniał portowi możność normalnej pracy na 1 lub 2 zmiany, a obrotowi portowemu nie mniejsze udogodnienie od tych, z których korzysta w portach konkurencyjnych.

Do tej grupy inwestycji należą: urządzenia przeładunkowe, magazyny portowe, tory kolejowe, drogi itp. oraz takie inwestycje, które nie służąc bezpośrednio celom przeładunku portowego, są jednak dla portu potrzebne, stanowią bowiem niezbędny warunek usprawnienia pracy administracji portowej i technicznej obsługi portu, jak np. pomieszczenia gospodarcze, mieszkalne, sanitarne i biurowe, urządzenia elektryczne, urządzenia wodociągowe, kanalizacyjne, środki przeciwpożarowe itp., wreszcie takie inwestycje jak znaki nawigacyjne i środki ratownicze, niezbędne dla bezpieczeństwa żeglugi przy brzegach polskich zgodnie z wymaganiami konwencji międzynarodowej, do której przystąpiło Państwo Polskie.

Budowa urządzeń przeładunkowych w porcie gdyńskim rozpoczęła się w roku 1926, w którym zainstalowano 2 pierwsze dźwigi mostowe. Ilość dźwigów w porcie wzrastała stopniowo. Z końcem roku bieżącego ilość dźwigów wyniesie 70.



Port Gdynia. Ładowanie ziemniaków w skrzyniach, przeznaczonych na eksport do Ameryki Południowej



Port Gdynia Ładowanie dykty na s/s „Kościuszko"

Budowa magazynów portowych rozpoczęta została w roku 1927. Wzrost powierzchni magazynów idzie równolegle ze wzrostem towarów nadających się do składowania. W najbliższych latach konieczna jest budowa magazynu piętrowego w pierwszej linii nabrzeża Rumuńskiego o powierzchni składowej około ca 24.000 m kw. oraz długoterminowego 5-o piętrowego w drugiej linii nabrzeża Rumuńskiego o powierzchni składowej ca 40.000 m kw.

Inwestycje na wybrzeżu.

Równolegle z rozwojem i wzrostem portu i miasta Gdyni, wraz z rozwojem rybactwa morskiego i rozszerzeniem połowów morskich na dalsze strefy Morza Bałtyckiego i Północnego, następuje rozwój osiedli morskich i wzrasta ich znaczenie tak pod względem turystycznym i letniskowym jak pod względem rozwoju przemysłu rybnego. W związku z tym konieczną się staje dalsza rozbudowa urządzeń portowych na wybrzeżu.

Port gdyński położony jest daleko od obfitych terenów dla połowów w stronę Bornholmu i na zachodnim Bałtyku; rybak na dojazd z Gdyni traci zbyt dużo czasu, a w razie niepogody nie ma się gdzie schronić, przybliżenie więc bazy do terenów połowów może mieć dla dalszego rozwoju rybołówstwa wielkie znaczenie.

Wykonywane obecnie prace przy budowie portu rybackiego w Wielkiej Wsi polegają jedynie na robotach morskich, wykorzystanie zaś portu możliwe będzie tylko pod warunkiem wyposażenia go we wszelkie potrzebne urządzenia; w tym celu należy wybudować slip dla kutrów, stację ratunkową, drogi kołowe, magazyn gospodarczy itp. Poza tym, celem skrócenia dla rybaków drogi z morza do zatoki, a także dla umożliwienia im przedostania się z portu w Wielkiej Wsi do portu macierzystego w zatoce w czasie burzliwej pogody, projektuje się budowę kanału głębokości około 4 i pół metra, który łączyć będzie port w Wielkiej Wsi z zatoką.

Inne porty rybackie na wybrzeżu, jak Hel, Jastarnia i Puck, wymagają także dalszej rozbudowy, tak ze względów rybackich, jak i komunikacji pasażerskiej; w portach tych należy rozbudować nabrzeże, wyrównać tereny, pobudować drogi kołowe i bocznice kolejowe; bez tych urządzeń porty te mogą zaledwie wegetować. Nadmienić trzeba, że Puck w przyszłości może odegrać poważną rolę w zaaprowidowaniu Gdyni.

Wyłuszczone wyżej względy przemawiają też za tym, by wybudować na wybrzeżu maleńkie porty w Kuźnicy i w Mechelinkach, aby niewielkim kosztem miejscowości te włączyć do pracy na morzu i połączyć je drogami wodnymi z resztą wybrzeża.

W ten sposób zaktywizuje się w wysokim stopniu nasze krótkie wybrzeże morskie z wielką korzyścią dla 33-milionowego państwa.

Koszt inwestycji, jakie należy wykonać w porcie Gdynia i na wybrzeżu szacuje się (w złotych)

a) budowle hydrotechniczne:

1) zakończenie budowy falochronu wschodniego i pogłębienie nabrzeży 6.000.000.

2) przedłużenie pirsu pasażerskiego 3.600.000.

3) kanał Przemysłowy (1.800 m.b.) 19.500.000.

4) mały basen gospodarczy 850.000.

5)nabrzeże dla rudy 3.400.000.

6) trzeci basen wewnętrzny 9.300.000.

Razem 42.650.000.

b) urządzenia portowe dla wyposażenia istniejących i nowych nabrzeży:

1) drogi, wiadukty, zabrukowanie nabrzeży 3.000.000.

2) tory kolejowe 1.000.000.

3) magazyny, pomieszczenia sanitarne, biurowe, mieszkalne, gospodarcze i t. p. 10.000.000.

4) urządzenia przeładunkowe 9.000.000.

5) urządzenia elektr. i telefon. 800.000

6) tabor czerpalny i przeciwpożar. 1.000.000.

7) znaki nawig. i środki ratown. 500.000.

Razem 25.300.000.

c) Inwestycje na wybrzeżu 7.100.000.

Ogółem koszty inwestycji zł. 75.050.000.

Z wymienionych inwestycyj w najbliższym 4-leciu projektuje się wykonać:

Zakończenie budowy falochronu wschodniego, pogłębienie nabrzeży węglowych, przedłużenie pirsu pasażerskiego, oraz I-szy etap budowy kanału Przemysłowego długości 600 mb. kosztem 17.610.000.

oraz niezbędnych urządzeń portowych kosztem 13.405,000.

Razem koszt najpilniejszych inwestycyj w porcie Gdynia wynosi zł 31.015.000.

Ponadto koszt najważniejszych inwestycyj na wybrzeżu szacuje się na zł. 4.740.000.

Razem koszt projektowanych inwestycyj w porcie Gdynia i na wybrzeżu morskim szacuje się na zł 35.755.000.

Kwota ta została przewidziana w 4-letnim programie inwestycyjnym.

Z. TYMIŃSKI

Statystyki morskie w Polsce i za granicą


AGADNIENIE opracowywania statystyk z obrotu towarowego, dokonywanego drogą morską, powstało w odrodzonej Polsce z chwilą rozpoczęcia eksploatacji obu portów polskiego obszaru celnego i to najpierw Gdańska, a później Gdyni. Zgodnie z konwencją paryską z dn. 9 listopada 1920 r., interpretującą pewne postanowienia, zawarte w art. 104 Traktatu Wersalskiego, postanowiono, iż ,,Polska i Wolne Miasto Gdańsk stanowią jeden obszar celny"; jednocześnie konwencja postanowiła, że obszar W. M. Gdańska stanowić będzie pod względem celnym jednostkę administracyjną, powierzoną nie urzędnikom polskim, lecz urzędnikom Wolnego Miasta, działającym pod jeneralną kontrolą polskiego departamentu ceł Min. Skarbu, dokonywaną za pomocą polskich inspektorów, przydzielonych do personelu gdańskiego.

Ustawa z dn. 11 kwietnia 1930 r. zleciła urzędom celnym rejestrować zgłoszenia statystyczne towarów przywożonych i wywożonych przez granice polskiego obszaru celnego. Mając na uwadze wyodrębnienie dróg lądowych i morskich, na formularzach zgłoszeń statystycznych w punkcie 1-ym, określającym właściwy urząd celny, dodano port. W ten sposób urzędy celne, dokonywujące odpraw celnych w portach Gdyni i Gdańska są zbiornicami zgłoszeń statystycznych, opartych na odprawach celnych, a przesyłanych codziennie do Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie. Po opracowaniu dane te ogłaszane są w miesięcznikach i rocznikach handlu zagranicznego R. P. Otrzymane w ten sposób liczby, uwzględniające wagę netto i wartość towarów, które weszły po dokonaniu odpraw do obszaru celnego Polski, nie obejmują towarów tranzytowych. Niezależnie od Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie oba porty Gdynia i Gdańsk, każdy we własnym zakresie, zestawiają daty statystyczne, dotyczące obrotów towarowych zamorskich, ale już na innych nieco podstawach. Port gdyński (Urząd Morski) opracowuje swą statystykę obrotu towarowego opierając się na manifestach okrętowych, które kapitan po zawinięciu statku do portu, zgodnie z art. 92 rozp. Prez. R. P. z dn. 27.X. 1933 r. o prawie celnym, obowiązany jest przedstawić urzędowi celnemu. Wtórniki tych manifestów, na-

tychmiast po zawinięciu względnie wyjściu statku z portu, dostarczane przez maklerów do Urzędu Morskiego, są podstawą opracowań statystyki zamorskiego obrotu towarowego portu. Dane te, uwzględniając wagę brutto, obejmują również ładunki tranzytowe.

Port gdański (Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku) zestawia daty statystyczne, dotyczące obrotów zamorskich portu, opierając się na opracowaniach krajowego Urzędu Statystycznego W. M. Gdańska („Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig). Dokumentem wyjściowym jest tu podobnie jak w Gł. Urz. Stat. w Warszawie zgłoszenie statystyczne celne, oparte na wadze netto (w pewnych wypadkach i brutto), ale obejmujące również ładunki tranzytowe oraz przeznaczone wyłącznie dla Wolnego Miasta. Stąd różnice w datach statystycznych, dotyczące portu gdańskiego, sporządzonych przez Gł. Urz. Stat. w Warszawie i Krajowy Urząd Statystyczny W. M. Gdańska.

Z pośród najpoważniejszych portów Europy jedynie Hamburg i Triest jako kryterium w opracowaniu dat statystycznych, dotyczących obrotu towarowego portu, biorą manifesty okrętowe.

Port hamburski dokonywuje zestawień miesięcznych na podstawie danych zawartych w manifestach okrętowych, składanych przez maklera. Opracowywań rocznych natomiast dokonywuje Urząd Statystyczny Rzeszy na zasadzie specjalnych formularzy statystycznych, otrzymywanych od importerów, eksporterów lub ich spedytorów. Porównanie dopiero danych z manifestów okrętowych z danymi z formularzy statystycznych, dokonywane w zestawieniach rocznych, daje faktyczny obraz obrotu. Największe różnice powstają przy określeniu kraju pochodzenia towaru. W statystyce miesięcznej uważa się miejsce załadowania i wyładowania towaru za kraj pochodzenia lub przeznaczenia towaru. Statystyka roczna, rozporządzająca już dokładnymi danymi, za kraj pochodzenia uważa ten kraj, w którym towar został wyprodukowany, za kraj zaś przeznaczenia — gdzie został skonsumowany. Cały prawie obrót towarowy Hamburga idzie przez wolny port, którego statystykę prowadzi się na specjalnych formularzach statystycznych Rzeszy, z wyjątkiem dwóch formularzy, ustalonych przez Hamburski urząd Handlowo-Statystyczny („Handelsstatistische Amt") dla ładunków łamanych, kolejowo-morskich i z żeglugi śródlądowej na morską. W portach Wilhelmsburga i Altony, leżących na obszarze celnym niemieckim, podobnie jak i w kilku basenach portowych Hamburga, położonych także poza granicami wolnego portu, odbywa się ruch przeważnie masowych towarów bardzo słaby. Dane o tym obrocie otrzymuje się na podstawie manifestów. Opracowaniem statystyki portowej zajmuje się Urząd Handlowo-Statystyczny („Handelstatistische Amt"), który akumuluje wszystkie dane, dotyczące ruchu okrętowego i towarowego. Po opracowaniu przez urząd hamburski formularze statystyczne Rzeszy przesyłane są Urzędowi Statystycznemu Rzeszy w Berlinie, który dane te publikuje w oficjalnym wydawnictwie Urzędu „Die Seeschifahrt". Urząd hamburski natomiast wydaje co miesiąc zestawienie obrotów towarowych ruchu okrętowego p. t. „Statistischen Uebersichte des Hafens Hamburg", publikowane z 2-miesięcznym opóźnieniem, potrzebnym do opracowania danych oraz roczne zestawienie obrotów, ukazujące się we wrześniu następnego roku. Ruch pasażerski opracowuje natomiast Hamburski Krajowy Urząd Statystyczny („Landes Statistische Amt") i ogłasza w swoim wydawnictwie „Monatsschift des statistischen Landesamtes". Charakter „Handelstatistische Amt" w Hamburgu nie pokrywa się w swej działalności z zakresem działania Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie. Urząd hamburski („Handelsstatistische Amt") niezależnie od statystyki ruchu statków i obrotów towarowych w przewozie morskim i wodnym śródlądowym na Łabie zajmuje się badaniem rozwoju obrotów w innych poważniejszych portach Europy oraz wydaje „Wirtschaftberichte des Handelsstatistischen Amtes", uwzględniające specjalne zestawienia obrotów Hamburga, Antwerpii, Rotterdamu i Bremy. Pewne podobieństwo w pracach urzędu hamburskiego można by znaleźć w opracowaniach statystycznych portu gdyńskiego (Urzędu Morskiego). Tak port gdyński jak i hamburski przyjmują manifest okrętowy, jako podstawę w pracach statystycznych. Oba porty opracowują ruch statków, obroty towarowe morskie oraz śródlądowe: Gdynia—Wisła; Hamburg natomiast Łabę, poświęcając się również badaniom obrotów szeregu innych poważnych portów Europy.

Podobnie jak i Hamburg, Rada Prowincjonalna Gospodarstwa Korporatywnego w Trieście („Consiglio Provinciale dell' Economia Corporativa") opracowuje statystyki, obejmujące całość obrotu towarowego portu na podstawie manifestów okrętowych. Do 1932 r. Dyrekcja portu („Magazzini Generali") w Trieście prowadziła jedynie statystyki, dotyczące obrotów strefy wolnocłowej portu. Od tego czasu prace statystyczne „Magazzini Generali" przejęła Rada Prowincjonalna Gospodarstwa Korporatywnego, publikując 1) „Bollettino mensi di statistica" (miesięcznik, zawierający dane statystyczne o ogólnej sytuacji gospodarczej całej prowincji), 2) „Statistica mensi le del commercio e navigazione di Trieste" (miesięcznik), 3) „Statistica annuale del commercio e navigazione di Trieste" (rocznik).

Znacznie liczniejszy jest natomiast szereg tych portów europejskich, które przy opracowaniach dat statystycznych, dotyczących obrotów towarowych, przyjmują jako podstawę deklarację celną.

Jeden z największych portów świata Londyn opiera się wyłącznie na deklaracjach celnych, składanych przez kapitana, względnie spedytora. Urzędy celne w poszczególnych portach Zjednoczonego Królestwa wydają biuletyny dzienne i tygodniowe t. zw. „Bills of Entry" (np. „Liverpool Customs Bill of Entry"), zawierające szczegółowe wykazy statków, ich ładunków i t. p. Statystyki obrotów portowych opracowywane są przez urzędy celne poszczególnych portów, a dla całego państwa przez Centralny Urząd Statystyczny („Statistical Office H. M. Custome et Excise"). Dane te corocznie ogłaszane są w wydawnictwie urzędowym p. n. „Annual Statement of Trade of the United Kingdom", tom IV-y.

Porty holenderskie w opracowaniu statystyki obrotu towarowego opierają się na tych samych materiałach, jakie służą do opracowywania statystyki handlu zagranicznego. W zasadzie są to deklaracje celne. Jedynie dla tranzytu bez przeładunku mogą służyć za podstawę manifesty lub specjalne dokumenty t. zw. listy frachtów. Ten swego rodzaju dualizm ma miejsce dzięki temu, iż w Holandii w dziedzinie postępowania celnego obowiązuje stare ustawodawstwo z 1822 r., a obok tego wprowadzone jest uproszczone postępowanie celne z 1872 r., z którego nie zawsze się korzysta. Statystykę morską opracowuje wy-



Wizyta dyrektora portu kopenhaskiego p. Leuba w Gdyni

łącznie Centralne Biuro Statystyczne w Hadze, korzystając ze zgłoszeń statystyki celnej, nadsyłanych przez poszczególne urzędy celne. Niezależnie od publikacji statystycznych miesięcznych, wydawane są roczniki handlu zagranicznego, zawierające również statystykę tranzytu z przeładunkiem i bez przeładunku ważniejszych towarów, z podaniem ewentualnej drogi morskiej bez wymieniania portów.

Port w Antwerpii w opracowaniu statystyki obrotu towarowego bierze za podstawę deklarację celną. Po opracowaniu przez dyrekcję ceł w Antwerpii dane te ostatecznie opracowywane są przez Centralne Biuro Statystyczne w Brukseli. Statystyka obrotu towarowego i okrętowego portu antwerpijskiego publikowana jest w ,,Bulletin mensuel du Commerce de l'Union Economique belgo-luxembourgeoise avec les pays étrangers" oraz w ,,Statistiques de la Navigation maritime et intérieure".

Podobnie jak w portach belgijskich w porcie francuskim w Marsylii za podstawę do opracowywania statystyki obrotu towarowego służy wyłącznie deklaracja celna, zawierająca oprócz szeregu danych, określających wartość, wagę i pochodzenie względnie przeznaczenie towaru, również nazwę i banderę statku. Zarząd portu sporządza tu statystykę ruchu okrętowego, władze celne zaś— obrotu towarowego. Dane te publikowane są przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Marsylii oraz Główną Dyrekcję Ceł w Paryżu. Rocznik statystyki portowej wraz ze statystyką obrotów handlowych całego obszaru kompetencyjnego wydaje Izba Przem.-Handlowa w Marsylii. Główna Dyrekcja Ceł w Paryżu natomiast w wydawanym przez siebie corocznie zestawieniu handlu zagranicznego Francji wyodrębnia obroty portu w Marsylii.

Porty szwedzkie opracowują statystykę obrotu towarowego, opierając się na deklaracjach celnych, które podobnie jak i belgijskie, zawierają dane, dotyczące nazwy i bandery statku. Porty większe, jak Stockholm, Götebörg i Malmö posiadają własne urzędy statystyczne, opracowujące statystykę ruchu portowego na tych samych mniej więcej podstawach, co Państwowy Urząd Statystyczny. Dane te uwzględniają przede wszystkim stronę fiskalną opłat portowych. Statystyka ruchu portowego publikowana jest w wydawnictwach Kommerskollegium w roczniku ,,Sjöfart" oraz ,,Stockholms Statistiks Arsbok".

Porty norweskie do 1930 roku opracowywały statystyki obrotu towarowego same we własnym zakresie. Obecnie statystyki te, oparte na deklaracjach celnych, otrzymywanych z urzędów celnych poszczególnych portów, opracowywane są przez Główny Urząd Statystyczny w Oslo, który dane te publikuje w swoim roczniku.

Reasumując należałoby stwierdzić, iż bardzo poważna większość portów Europy w opracowaniu statystyk obrotu towarowego opiera się wyłącznie na deklaracjach celnych. Do nielicznej grupy portów, opierających swoje daty statystyczne na manifestach okrętowych należą jedynie: Gdynia, Hamburg i Triest.

Chłodnictwo w transporcie morskim



NOWYM i wielkim dorobkiem 20 wieku w gospodarstwie społecznym jest rozwój gałęzi chłodnictwa w transporcie produktów spożywczych. Jesteśmy świadkami zbliżania się rynków już nie tylko kontynentalnych ale zamorskich, stanowiących podstawę dla optimalnej produkcji łatwo i szybko psujących się produktów spożywczych. Korzyści stąd płynące dla krajów o strukturze gospodarczej rolniczej jak i dla krajów o strukturze gospodarczej przemysłowej są olbrzymie. Umożliwiają one hołdowanie idei podziału pracy poszczególnych krajów w kierunku skierowywania kapitałów do działów produkcji mających naturalne warunki dla takiej produkcji, przyczyniając się tymczasem do uzyskania największych rentowności kapitałów.

Rozwój chłodnictwa w transporcie morskim otwiera dla krajów o strukturze gospodarczej typowo rolniczej nowe horyzonty dla uaktywnienia wielu gałęzi przemysłu przetwórczego świata roślinnego i zwierzęcego.

Rozwój chłodnictwa stwarza nową epokę dla handlu międzynarodowego, uruchamiając nowe gałęzie przemysłu, dotychczas nie mające racji bytu, otwierając nowe dziedziny pracy i przynosząc tym samym wielkie dobrodziejstwa ludzkości.

Korzyści stąd płynące udzielają się rolnictwu, doprowadzając je do stadium największej rentowności (hodowla rasowego bydła, trzody, drobiu, ogrodnictwo, sadownictwo); rybołówstwu morskiemu i śródlądowemu, stwarzając egzystencję dla całej rzeszy rybaków; przemysłowi przetwórczemu; przemysłowi ciężkiemu, pod postacią niezbędnie koniecznych specjalnych środków przewozowych dla produktów chłodniczych, a więc budowy specjalnych samochodów ciężarowych, wagonów-chłodni, barek i specjalnych okrętów; handlowi, specjalnie spedycyjnemu, przez powstanie nowych linii okrętowych, no i całemu szeregowi innych gałęzi życia gospodarczego poszczególnych krajów.

Nie od rzeczy nadmienić należy, iż możność dalekiego i długiego transportu różnych cennych dla zdrowia produktów spożywczych przyczynia się w wielkiej mierze do podtrzymania i przedłużenia zdrowia setek tysięcy ludzi, których zdrowie w nierzadkich wypadkach niedopisywać musiało wskutek braku odpowiednich substancyj spożywczych, koniecznych dla podtrzymania zdrowia szerokich mas ludności.

O ważności zagadnień z dziedziny chłodnictwa stanowić może ostatni Kongres Chłodnictwa, który odbył się w Hadze przy współudziale zainteresowanych ze wszystkich stron świata, nie



Gdynia. Budowa plaży obok Domu Zdrojowego.

wyłączając świetnego polskiego specjalisty w tym kierunku dr D. Tilgnera z Warszawy.

Rozwój i zastosowanie chłodnictwa w całej swej rozciągłości da się specjalnie zauważyć w Stanach Zjednoczonych A. P., gdzie z dobrodziejstw urządzeń chłodniczych korzysta dziś każdy człowiek tego kraju.

Prym w chłodnictwie w transporcie morskim wodzi bezapelacyjnie Anglia. Rozwój tego chłodnictwa zawdzięczać należy gospodarczej strukturze przemysłowej Anglii, która zmuszona jest do sprowadzania większości swych środków spożywczych z krajów zamorskich.

Pierwsze próby transportu mrożonego mięsa ze Stanów Zjednoczonych do Anglii napotykały na duże trudności. Sposób przewozu jak i urządzenia chłodnicze były bardzo prymitywne. Ograniczano się bowiem do składania partii mięsa na przemian z warstwą lodu, napełniając tym sposobem luk statku. Trudno więc było w tych warunkach o odpowiednią kontrolę nad stanem ładunku, o równomierne nakładanie warstw lodu między szkutami mięsa, o utrzymanie odpowiedniego stopnia temperatury, jak również o dobre warunki higieniczne. Uwzględniwszy długi okres podróży takich transportów z początkiem obecnego stulecia, łatwo uprzytomnić sobie w jakim stanie towar przybywał do portu przeznaczenia. Każdy taki transport charakteryzował wielki procent zepsutego towaru, niezdatnego do użytku. Postęp jednak w tym kierunku jest kolosalny, wyrażający się całkowitym wyeliminowaniem możliwości psucia się towaru na statku, lecz to jedynie w wypadkach, jeżeli towar w odpowiednim stanie został załadowany i jeżeli obsługa techniczna spedytora i armatora stała na wysokości zadania.

Jeżeli mowa o odpowiedzialności za stan towarów oddanych do przewozu tak lądem jak i morzem, to rozpatrzeć należy odpowiedzialność 1) producenta, 2)spedytora i 3) armatora.

Na producencie ciążyć będzie przede wszystkim obowiązek odpowiedniego przygotowania względnie przyprawienia produktów spożywczych do dłuższego transportu lądowo-morskiego. Wchodzić tu będzie w grę w pierwszym rzędzie kwestia standaryzacji produktu. W zakresie tej pracy wchodzić powinna w grę kompetencja biur standaryzacyjnych, których zadaniem i celem jest ustabilizowanie typu systemu produkcji względnie produktu. Narzędziem kontrolnym dla tych biur to zakazy wywozu produktów nie odpowiadających ustalonym normom przepisanym dla danego produktu. Zakazy te, mniej lub więcej przestrzegane, stanowić będą o solidności towarów, co jest szczególnie ważnym zagadnieniem, gdy wchodzą w grę produkty spożywcze, które podlegać muszą procesowi chłodnictwa, gdyż możność konserwacji tych produktów w przestrzeni i czasie zależna jest w dużej mierze od ich sposobu przygotowania przez producenta. O ważności problemu standaryzacji świadczyć mogą specjalne komisje standaryzacyjne w Południowej Afryce, Południowej Ameryce i Australii, gdzie w każdym wypadku wypowiedzenie się komisji standaryzacyjnej o stanie towarów mających być eksportowanymi daje prawo do eksportu lub jego zakazu. Zakres działania wspomnianych komisii standaryzacyjnych obejmuje kontrolę nad surowcem do przeróbki, metodą przeróbki, warunkami higienicznymi jak i techniką załadowania na statek. Wysoka klasa standaryzacyjna stanowić będzie o cenie, jaką konsument chętnie zapłaci za dobry towar. Obowiązkiem producenta będzie więc dopatrzyć aby towar jego był powierzony w okresie transportu solidnemu spedytorowi i dobremu armatorowi. Oddaje on bowiem swój towar w ręce osób, które stanowią ogniwo w całym łańcuchu poszczególnych procesów produkcji, zanim towar nie osiągnie nabywcy i konsumenta. Z reguły solidność w przygotowaniu produktów stanowi o jego jakości w miejscu przeznaczenia, uwzględniwszy daleką i długą podróż lądowo-morską, którą towar dany będzie musiał przebyć. Polska, która ma wielkie możliwości opanowania obcych i dalekich rynków zamorskich swymi przetworami spożywczymi, szczególną uwagę poświęcić powinna wysokiej klasie standaryzacyjnej swych produktów przeznaczonych na eksport. Pole do popisu w tym względzie zostawia się naszej komisji standaryzacyjnej, która jakkolwiek napotyka na duże trudności natury technicznej, przeprowadza stopniowo swoje postulaty w tym zakresie.

Z odpowiedzialnością spedytora za stan produktów łączy się rozwój chłodnictwa w dziedzinie środków komunikacyjnych. Wchodzą więc tutaj w grę specjalne samochody ciężarowe, wagony-chłodnie, barki, statki rzeczne i morskie, a ostatnio samoloty. Najidealniejszym środkiem przewozowym dla produktów spożywczych będzie ten, który zapewni największą szybkość transportu masowego produktów, gdyż z tym łączy się i taniość przewozu wobec krótkiego okresu dość drogiego procesu chłodzenia, a poza tym, z optymalną szybkością takiego transportu łączy się tym samym wzrost rynków krańcowych dla poszczególnych produktów spożywczych.

Przechodząc do odpowiedzialności armatora, zobaczymy, iż odpowiedzialność jego za stan produktów powierzonych mu do przewozu, jak również zrozumienie interesu jaki może dać usprawniony przewóz produktów spożywczych, przyczyniło się do tego, iż najlepsze wykorzystanie urządzeń technicznych, jakie nam daje nowoczesna technika z dziedziny chłodniczej, znaleźć można zasadniczo na statkach morskich. Najlepszym miernikiem rozwoju w tej dziedzinie transportowej jest fakt, iż w dobie obecnej posiadamy 530 statków o pojemności 90 milionów stóp kub., których urządzenia chłodnicze odpowiadają najlepszym wymogom dzisiejszej techniki chłodniczej. Przewóz środków spożywczych nie nastręcza dziś żadnych trudności i tak na przykład transport mięsa mrożonego z Australii do Anglii uskuteczniany



Gdynia. Budowa plaży obok Domu Zdrojowego.

jest w 32 dniach, stwarzając dla kraju produkującego nowe bogactwo, wyrażone w dochodach ze zwiększonego eksportu. Jak wszędzie, tak i w tej dziedzinie handlu spotykamy się ze wzmożoną konkurencją, wynikiem czego stawki morskie za przewóz produktów spożywczych na statkach chłodniczych kształtują się dziś dla armatora niepomyślnie.

Każdy statek chłodniczy w zależności od rodzaju transportu dla którego został zbudowany jak również i od długości podróży, którą ma do przebycia, stanowi osobny kompleks zagadnień. Z punktu widzenia armatora, konieczna jest odpowiednia współpraca tak przetwórcy jak i spedytora w celu zachowania jak najlepszego stanu towaru w czasie podróży. Armator bowiem starać się będzie aby temperatura na statku była utrzymana najodpowiedniejsza dla każdego gatunku towaru i aby produkt był doręczony odbiorcy nie w gorszym stanie aniżeli został załadowany na statek. Nie można więc żądać od armatora, aby towar załadowany na statek w nieodpowiednim stanie osiągnął port przeznaczenia w stanie lepszym aniżeli go załadowano.

Trudnym zagadnieniem dla armatora będzie, jeżeli statek odbywa podróż przerywaną, tj. dobija jeszcze do obcych portów zanim przybędzie do ostatecznego portu przeznaczenia. W tych wypadkach bowiem trudno będzie zachować idealne warunki transportu morskiego dla produktów spożywczych, gdyż towar załadowany w poprzednich portach, przez częste otwieranie pomieszczeń celem ich wyładowania lub dopełnienia, mimo największej ostrożności zawsze narażony będzie na silne wahania temperatury, co przyczynia się znowu do przyspieszenia procesu psucia się towaru. Uniknąć tego będzie można jedynie, gdy każde pomieszczenie zostanie w poszczególnym porcie osobno załadowane, co jednak nie zawsze jest możliwe ze względu na trudności nawigacyjne.

Sposób ładowania towarów spożywczych na statek wymaga wielkiej uwagi załadowcy, a to dlatego, aby produkt nie był niepotrzebnie wystawiany na działanie zmiennej temperatury w trakcie ładowania jak również w czasie podróży na statku, co się często zdarza, jak już wyżej wspomniano, gdy statek dobija do różnych portów w poszukiwaniu ładunku zanim dopłynie do ostatecznego portu przeznaczenia. Oddziaływanie bowiem zmiennej temperatury działać będzie ujemnie na stan towarów.

W portach, w których czynności ładowania nie odbywają się bezpośrednio z nabrzeża a z barek, zważać trzeba, aby barki te odpowiadały warunkom dla takiego przewozu, t. j. aby pomieszczenia barki poddane były procesowi uprzedniego chłodzenia. Podobny sposób powinien być również przestrzegany podczas transportu w zamkniętych samochodach ciężarowych jak i we wszystkich innych środkach przewozowych. Pomieszczenia statku, gotowego do przyjęcia towaru do załadowania powinny być zbadane przez specjalną komisję celem stwierdzenia, czy dokonano uprzedniego chłodzenia pomieszczeń i czy statek gotów jest do przyjęcia towaru. Jak z powyższego wynika, technika ładowania na statek wymaga dużej uwagi aby towar był szybko i w odpowiednich warunkach załadowany, gdyż w przeciwnym razie psucie się towaru w czasie transportu jest nieuniknione, przez co wartość rynkowa takiego produktu oczywiście spada, powodując równocześnie kształtowanie się niekorzystnej opinii pośród importerów.

W wielu wypadkach zdarza się, że armator statku posiadającego instalacje chłodnicze otrzymuje od spedytora wskazówki co do stopnia wymaganej temperatury, która musi być przestrzegana w okresie podróży w pomieszczeniach statku. Instrukcje te, dawane przez spedytora armatorowi, zwalniają w dużej mierze, jakkolwiek nie całkowicie, tego ostatniego od odpowiedzialności za stan produktów przewożonych, o ile inżynier pełniący służbę na statku stosował się do przepisów i instrukcyj mu danych.

Ważną rzeczą będzie, aby w porcie załadowczym personel techniczny spedytora jak również i armatora posiadał w tym kierunku odpowiednie przeszkolenie i kwalifikacje, na co baczną uwagę powinien zwrócić eksporter i importer, gdyż od stopnia umiejętności obchodzenia się produktami oddanymi im do przewozu zależny jest w dużej mierze stan towarów w miejscu przeznaczenia. Nieuzasadnione jednak będą reklamacje w stosunku do spedytora i armatora, jeżeli towar został dostarczony do przewozu w stanie nadpsutym.



Wyładunek stadników holenderskich dla dóbr ks. Czartoryskiego

Problemem, z którym inżynier okrętowy musi się liczyć, to utrzymanie różnych natężeń stopnia temperatury w pomieszczeniach statku i to w wypadku, jeżeli ładunek składa się z kilku rodzajów produktów, które wymagają odmiennego stopnia temperatury. Transport ładunków mieszanych poza tym stanowi dla niektórych towarów niebezpieczeństwo przyswajania sobie aromatów obcych produktów. Szczególnie ważne jest to przy transporcie w pomieszczeniach statku pomarańcz, u których siła wydzielania silnego zapachu jest tak wielka, że po transporcie takiego ładunku zapach ten może się utrzymać w pomieszczeniu statku przez kilka tygodni i wykryć go będzie można w transporcie mięsa lub masła, którym to zapachem towary te kompletnie przejdą. Utrzymania się takiego zapachu da się uniknąć przez stosowanie dezynfekcji ozonem, który, stosowany w odpowiednim natężeniu, jest świetnym środkiem odświeżającym i eliminującym obce zapachy. Zastosowanie jednak tego środka w zbyt silnym natężeniu wpłynąć może ujemnie na stan towaru i może być wtedy szkodliwy dla zdrowia. Ozon jednakże, którego odkrycie datuje się z przed 150 lat, staje się niewątpliwie niezbędnie wartościowym środkiem w dziedzinie chłodnictwa jako doskonały środek dezynfekcyjny. Wskazane jednak będzie, aby statek, który ładuje produkty spożywcze o silnie wydzielających się zapachach, załadował je w osobnym pomieszczeniu, a to celem odseparowania tychże od produktów, które posiadają właściwość wchłaniania obcych zapachów, jak np. herbata. Zarówno eksporter jak i importer wymagać winni od armatora, aby statek przed załadowaniem czy to masła, jajek, sera lub mięsa, był odpowiednio dezynfekowany ozonem, rozumie się że w przepisanej mierze, a szczególnie w wypadkach mającej odbyć się dłuższej podróży. Zaznaczyć jeszcze należy, że stosowanie ozonu przy dezynfekcji statku nie wpływa w najmniejszym stopniu na kolor produktu, podczas gdy nadmiar CO_2 zmienia kolor, a specjalnie tłuszczów.

Ze względu na wydzielanie się silnych zapachów owoców podczas podróży morskiej, a specjalnie w pierwszych dniach takiej podróży, w którym to okresie proces wydzielania się zapachów jest najintensywniejszy, wskazane jest, aby nocą udostępnić chłodny powiew wiatru do pomieszczeń statku, co niewątpliwie będzie miało korzystny wpływ na stan towarów. Czynność ta wymaga jednak dużego doświadczenia i przede wszystkim ostrożności, gdyż wszelkie silniejsze wahania temperatury w pomieszczeniach statku spowodować mogą złe następstwa dla samych

produktów. Niemniej ważnym zagadnieniem wymagającym dużego doświadczenia, to kontrola stopnia wilgoci w pomieszczeniach chłodniczych na statkach, który to czynnik w nadmiarze stosowany wpływa ujemnie na konserwację towarów, gdyż przekroczenie punktu odpowiedniego stopnia wilgoci wymaganego w danym wypadku spowodować może wysuszenie i tym samym ubytek wagi towaru.

Z punktu widzenia kosztów przewozu morskiego w związku z koniecznością utrzymania odmiennego stopnia natężenia temperatury na statku dla różnych produktów, rozklasyfikować można towary spożywcze podlegające procesowi chłodzenia na statku na dwie grupy:

1) mięso, nabiał, ryby i drób;

2) owoce i jarzyny.

Koszty przewozu drugiej grupy, tj. owoców i jarzyn, stanowią podwójny koszt przewozu pierwszej grupy, czyli mięsa, nabiału ryb i drobiu. Przyczyną tej różnicy w skali kosztów przewozu morzem tych dwóch grup towarów stanowi proces wytwarzania się kalorii cieplnych przy dojrzewaniu owoców i jarzyn, co powoduje konieczność utrzymania odmiennej temperatury dla grupy pierwszej i odmiennej dla grupy drugiej. Bowiem im słabszy stopień chłodzenia w czasie transportu, tym szybszy będzie proces dojrzewania owoców i jarzyn i krótsze ich życie. Odnośnie owoców i jarzyn, większą uwagę poświęcić należy samemu transportowi tak lądowemu jak morskiemu, aniżeli składowaniu tych produktów w chłodniach. Nie należy bowiem przeceniać wartości jakie dają wielkie chłodnie w składowaniu owoców i jarzyn, których żywot w okresie takiego składowania jest bardzo krótki, nie przekraczający w wypadku n. p. kalafiorów 3 tygodni, ogórków 10 dni, sałaty 4 tygodni, brzoskwiń do 4 tygodni i pomarańcz 3 miesięcy. Innym bowiem celom służy chłodnictwo owoców i jarzyn, a innym chłodnictwo mięsa, nabiału, drobiu i ryb. W ostatnim bowiem wypadku, chłodnie mają za cel składowanie tych produktów przez długi okres czasu i są pomocne raczej w rozdziale tych dóbr w ciągu roku w miarę ich zapotrzebowania na rynku. Chłodnictwo owoców i jarzyn ma zastosowanie tylko wtedy gdy chodzi o szybki transport lądowo-morski celem natychmiastowej konsumcji a nie przechowywania tych produktów poza ich normalny sezon. Możność przerzucania tych produktów na rynki zagraniczne stanowić powinna podstawę do racjonalnego nastawienia się produkcji rolniczo-przemysłowej w celu wykorzystania możliwości zbytu.

Ważnym zagadnieniem w eksporcie morskim jest możność składowania w portach przez długi okres czasu pierwszej grupy towarów, a więc mięsa, drobiu, ryb i nabiału. Produktem stanowiącym najwyższy procent w udziale składowania w chłodniach są jajka. Drób, w temperaturze poniżej zera, może być składowany przez 9 miesięcy, a ryby świeże lub marynowane do 5 miesięcy.

Aby towar w odpowiednim stanie dotarł do portu przeznaczenia, dopatrzeć trzeba, aby przed załadowaniem produktów na okręt chłodniczy poddano towary te procesowi uprzedniego chłodzenia. Ważnym będzie wobec tego zagadnienie, czy port załadowczy dysponuje odpowiednimi instalacjami dla tego procesu chłodzenia. Kwestia uprzedniego chłodzenia, t. j. przed załadowaniem danego towaru na statek, jest tak samo ważna dla armatora jak i wysyłającego towar. W wypadku bowiem gdy procesu tego nie stosowano, armator zmuszony jest zaopatrzyć statek w instalacje chłodnicze o większej sile dla wytwarzania odpowiedniej temperatury, aniżeli byłoby to konieczne w normalnych warunkach, a to dlatego, że towar oddany armatorowi do przewozu jest w nie zadawalającym stanie dla takiego przewozu. W takich bowiem warunkach odpowiedzialność armatora zwiększa się za stan towarów w czasie przewozu. Eksporter zaś, stosując się do wymogów nowoczesnego chłodnictwa, uniknie niepotrzebnych strat i reklamacyj i uzyska za swój produkt dobrą cenę rynkową.

Towar tak poddany procesowi uprzedniego chłodzenia gotów będzie do załadowania na statek i odbycia nawet bardzo dalekiej podróży.

Widzimy więc, że transport produktów spożywczych na statkach chłodniczych stanowi tylko jedno ogniwo całokształtu problemu chłodnictwa, lecz zrozumienie ważności tej sprawy jest bodaj największe u armatora, który inicjatywą swoją przyczynia się do zwiększenia dobrobytu społeczeństwa wielu narodów.



Fragment portu rybackiego w Gdyni

K. K. O. miasta Gdyni

UTRWALENIE ruchu oszczędnościowego zależne jest w dużej mierze od gwarancji za całość zdeponowanych funduszów. Drobny wkładca jest specjalnie czuły na zabezpieczenie oszczędności, stanowiących przeważnie cały jego istotny majątek. Dlatego też obowiązująca ustawa o Komunalnych Kasach Oszczędności, będących zbiornicami prawie połowy sum oszczędzanych w Polsce, stwarza dla każdej Komunalnej Kasy Związek Poręczający przez poszczególne gminy, odpowiedzialne za wkłady nie tylko swoim majątkiem nieruchomym, lecz również płynnymi swoimi dochodami. W gminach miejskich, do jakich zalicza się Gdynia, za całość wkładów w K. K. O. odpowiada miasto Gdynia całym swoim majątkiem i bezpośrednimi wpływami podatkowymi.

Komunalna Kasa Oszczędności miasta Gdyni wzrastała razem z miastem, biorąc ścisły udział w jego rozroście terytorialnym i ludnościowym. Miała do przełamania przyzwyczajenia ludności miejscowej korzystania z zakładów finansowych w sąsiednim Wolnym Mieście. Musiała być pod wieloma względami lepsza, by ściągnąć do siebie wkładców i praca Kasy dążyła nieustannie do rozszerzenia kręgu interesów i coraz głębszego docierania do tych warstw społecznych, dla których książeczka oszczędnościowa powinna być pierwszą bronią w walce o byt.

Początek ruchu oszczędnościowego K.K.O. m. Gdyni z perspektywy lat przedstawia się niezwykle charakterystycznie. Przed 10 laty w pierwszym roku zamknięcia bilansowego, K. K. O. m. Gdyni liczyła 44 wkładców oszczędnościowych posiadających w sumie 66.000 zł. Przeciętny wkład liczył 1.500 zł.

Jeżeli od tej pory obserwujemy stały wzrost zarówno ilości wkładów, jak i przyrost substancji oszczędnościowej w K. K. O. m. Gdyni, to widać w tym ruchu stałą linię rozwojową zarówno w zakresie sumy wkładów oszczędnościowych, jak i ich ilości.



Skromna ilość 44 wkładów i 66.000 zł. przemieniła się w ciągu 10-cio lecia na przeszło 6.000 wkładców lokujących 3,9 milionów złotych. Widać w tym duży wysiłek społeczeństwa gdyńskiego, a przede wszystkim widać wysiłek sfery objętej mianem „stanu średniego". W tej kategorii 3,3 tysiące kont oszczędnościowych dysponują sumą 1,1 milionów złotych, a więc czwartą częścią wszystkich oszczędności. Są to lekarze, adwokaci, urzędnicy, rzemieślnicy i młodzież.

Wysiłek społeczeństwa gdyńskiego powinien jednak sięgnąć głębiej. Zasada oszczędności musi przeniknąć do tej kategorii pracowników, która dzisiaj poprzestaje na przymusowej gwarancji opieki społecznej. Prąd oszczędnościowy musi objąć pracowników fizycznych, stanowiących pokaźny odsetek ludności gdyńskiej, nie uczestniczącej prawie zupełnie w ogólnym obrocie oszczędnościowym na terenie Gdyni.

Przyczyn tego stanu rzeczy szukać trzeba prawdopodobnie w tym, że element robotniczy w Gdyni jest płynny, traktujący swój pobyt raczej przejściowo. Podobny stosunek do miasta odbija się niepomyślnie na gatunku pracy, a poza tym w ruchu oszczędnościowym ludności robotniczej. Ponieważ w tym ruchu zainteresowani są nie tylko pracownicy, ale i pracodawcy, zadaniem sfer pracodawczych jest związanie żywiołu robotniczego z jego pracą, do czego droga prowadzi przez systematyczną oszczędność pracowników. By jak najwięcej przyciągnąć pracowników fizycznych, jak i służbę domową do idei oszczędności, K.K.O. przystępuje obecnie do akcji propagandowej wśród wspomnianych warstw ludności, i z tego tytułu zwraca się do przedsiębiorstw jako jednostek gospodarczo silniejszych, o okazanie wszelkiej możliwej pomocy światu pracowniczemu w jego wysiłkach do poprawy swego bytu. A skoro realizacja tych wysiłków gwarantuje stabilizację społeczną, szczególnie ważną w dzisiejszych czasach, mamy wrażenie, iż inicjatywa Kasy uzyska mocne poparcie.

DANIA

Duńska flota handlowa w roku 1935

DUŃSKA flota, zdawałoby się, nie wykazuje wielu zmian w r. 1935 w porównaniu z rokiem 1934, jak to wynika z odnośnych liczb: 2.046 statków pojemn. 1.187.201 trb. w końcu 1935 r. i 2.043 statków pojemn. 1.188.440 trb. w końcu roku 1934. jednak stałość tych liczb kryje w sobie moment odmładzania floty, mianowicie zbudowano w ciągu 1935 r. 45 nowych statków pojemn. 38.715 trb. za 24 miln. kor., poza tym zakupiono 23 statki pojemn. 11.551 trb., ubyło natomiast 61 statków pojemn. 44.647 trb. Na 563 parowców pojemn. 629.107 trb. w końcu 1935 r. przybył tylko jeden nowowybudowany pojemn. 1.700 trb., a ubyło 17 parowców pojemn. 35.614 trb.; natomiast na 213 motorowców pojemn. 482.874 trb. przybyło nowowybudowanych 13, pojemn. 35.381 trb., a ubyło 4 pojemn. 5.000 trb. Na uwagę zasługuje zwiększenie się liczby nowowybudowanych żaglowców zmotoryzowanych, mianowicie na 1.236 takich żaglowców pojemn. 71.705 zbudowano nowych 31 żaglowców pojemn. 1.634 trb. Według obsługi dzieli się flota: na pasażerskie 144 parowce i motorowce pojemn. 177.612 trb. i 1 żaglowiec 24 trb.; na towarowce: 442 parowce i motorowce pojemn. 862.770 trb. oraz 595 żaglowców pojemn. 39.076 trb., na rybackie: 11 parowców i motorowców 10.192 trb. i 648 żaglowców pojemn. 32.973 trb.

Powstanie Duńsko-Polskiej Izby Handlowej w Kopenhadze

W CELU popierania stosunków handlowych między Polską i Danią oraz usuwania istniejących trudności technicznych w wymianie towarowej między obu krajami

powstała w Kopenhadze Duńsko-Polska Izba Handlowa. Na zebraniu konstytującym znajdowali się przedstawiciele świata gospodarczego Kopenhagi. Prezes Związku Inżynierów Duńskich K. Höjgaard i konsul honorowy Polski L. Winther przedstawili powody zwołania zebrania konstytującego.

Obecni jednogłośnie uchwalili założenie Izby. Do prezydium zostali wybrani pp. Hansen, dyrektor Wschodnio-Azjatyckiej Kampanii, Hedegaard dyrektor Banku Handlowego w Kopenhadze, inż. Höjgaard, konsul generalny Rietbergen, konsul Sander i adw. Ulrichsen i inni. Izba będzie zorganizowana na wzór Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej, istniejącej od 5-ciu lat.

Odczyt o Gdyni i Gdańsku w Kopenhadze

NA M/S „BATORY" odjechał z Gdyni inż. Bohdan Nagórski, dyrektor Rady Portu w Gdańsku, do Kopenhagi, dokąd został zaproszony przez Duńsko-Polskie Towarzystwo oraz Stowarzyszenie Inżynierów Duńskich w Kopenhadze, celem wygłoszenia w dn. 23 ub. m. odczytu p. t. „Porty w Gdyni i Gdańsku i ich znaczenie na Bałtyku". Zaproszenie dyr. Nagórskiego na prelegenta nastąpiło w porozumieniu z Departamentem Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Odczyt wzbudził w Kopenhadze duże zainteresowanie, a prasa duńska umieściła o nim obszerne wzmianki i bardzo pochlebne sprawozdania.

Przeciw zaostrzeniu reglamentacji dewizowej w Danii

W ZWIĄZKU z prowadzoną w Izbie Deputowanych dyskusją na temat zaostrzenia ograniczeń dewizowych w sensie utrudnienia wywozu dewiz na zakup surowców — prasa wszystkich odcieni jednomyślnie stwierdza, że zaostrzenie reglamentacji dewizowej oznaczałoby zahamowanie poprawy koniunktury, wzrost bezrobocia oraz zamknięcie wielu przedsiębiorstw przemysłowych.

SZWECJA

Flota szwedzka

SZWEDZKA flota handlowa przy końcu roku 1935 posiadała 2.272 statki pojemn. 1.594.730 trb. wykazując od czterech lat, t. j. od roku 1932 stały spadek który ogółem za ten czas wynosi 224 statki pojemn. 204.117 trb., czyli 11,3% tonażu z roku 1931. W ciągu 1935 roku flota zmniejszyła się o 117 statków pojemn. 102.688 trb. w tym z powodu sprzedaży za granicę 51 statków pojemn. 77.261 trb., zwiększyła się zaś o 74 statki pojemn. 58.852 trb., w tym nowowybudowane 23 statki pojemn. 34.835 trb. i 23 statki pojemn. 19.741 trb. nabyte za granicą. Przede wszystkim pozbywa się flota parowców w ilości 61 statków pojemn. 86.020 trb., natomiast buduje nowe motorowce w ilości 22 statków pojemn. 33.309 trb. Charakterystyczne dla floty szwedzkiej jest silne zmniejszanie się ilości żaglowców z 366 żaglowców pojemn. 48.271 trb. w roku 1927 na 35 żaglowców pojemn. 8.635 trb. przy końcu 1935 r., przy jednoczesnym wzroście zmotoryzowanych żaglowców w tymże czasie z 712 żaglowców pojemn. 49.350 trb. na 862 żaglowce pojemn. 72.627 trb.

Flota szwedzka wykazuje tendencję malejącą

W KOŁACH żeglugowych szwedzkich panuje obawa o przyszłość floty szwedzkiej, która od pewnego czasu wykazuje tendencję malejącą. Według ogłoszonych statystyk, tonaż na dz. 1 września wykazuje zniżkę o 12 jednostek i o 34 tys. brt. Flota szwedzka, która w końcu 1932 r. liczyła 2.446 statków, o tonażu 1,7 miln. brt., w latach ostatnich zmniejszyła się do 2.268 jednostek o 1,5 miln. brt.

Zwyżkowy ruch cen ogarnia Szwecję

CENY hurtowe w Szwecji, które od października r. ub. utrzymywały się mniej więcej na niezmienionym poziomie, wykazują dopiero w ostatnich miesiącach b. r. pewien wyraźniejszy ruch zwyżkowy. Wskaźnik ogólny wzrósł z 118 w czerwcu do 120 w sierpniu i 122 we wrześniu. Zwyżka cen spowodowana jest głównie podrożeniem artykułów żywnościowych. Wskaźnik cen hurtowych artykułów roślinnych wzrósł ze 105 w sierpniu na 108 we wrześniu, produktów zwierzęcych ze 125 na 127. W grupie tych produktów szczególnie zasługującym na uwagę jest ruch zwyżkowy cen zbóż, chleba i mleka. Także produkty mleczarskie i żywe bydło w ostatnich miesiącach wykazują silniejszy wzrost cen. W grupie produktów przemysłowych najwyraźniej podniósł się wskaźnik cen hurtowych na celulozę i papier z 117 na 122. Wreszcie podwyższone zostały nieco ceny paliwa.

ŁOTWA

Polityka gospodarcza Łotwy po zabiegu monetarnym

W ZWIĄZKU z zabiegiem monetarnym, przeprowadzonym przez Łotwę w dn. 28 września a który — jak wiadomo — polegał na ścisłym związaniu łata z funtem angielskim, rząd łotewski powziął szereg środków, mających na celu dostosowanie najważniejszych elementów gospodarki do warunków, wytworzonych przez 40%-ową deprecjację pieniądza.

Środki te są następujące: 1) mające na celu wykorzystanie w interesie handlu zagranicznego podewaluacyjnego ożywienia gospodarczego; 2) dążące do zahamowania zwyżki cen wewnętrznych, na którą wpływa podrożenie towarów importowanych. Poza tym rządowy inspektor cen przeprowadził już szereg posunięć, dotyczących obniżki ceł. Obniżki te obejmują około 40 pozycji taryfy celnej i dotyczą m. in. nafty, benzyny, śledzi, ryżu, owoców suszonych, konserw owocowych, artykułów szklanych, artykułów luksusowych.

Zniesiono kontrolę dewizową w stosunku do obrotu zagranicznego niektórymi towarami; odtąd uregulowanie płatności z tego tytułu będzie zupełnie wolne. Bank Łotewski oraz Łotewski Bank Kredytowy, a w ślad za nimi i inne banki poczyniły posunięcia, mające na celu obniżkę stopy procentowej od udzielanych kredytów. W najbliższym czasie poczyniony zostanie szereg posunięć ustawodawczych, dotyczących rewizji taryfy celnej. Będą one dotyczyły surowców włókienniczych i metalurgicznych. Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz Finansów przystępują w tempie przyspieszonym do rewizji układów clearingowych z krajami obcymi, ażeby dostosować układy te do warunków, stworzonych przez zmianę wartości pieniądza.

Obniżka stopy dyskontowej na Łotwie

BANK Łotewski i Łotewski Bank Kredytowy postanowiły z dniem 1 listopada r. b. obniżyć stopę dyskontową od ½% do 1%. Jest to dalszy krok rządu łotewskiego, mający na celu pomoc dla przemysłu i handlu w okresie przejściowym po obniżeniu kursu łata.

Zużycie zysków dewaluacyjnych na Łotwie

SPECJALNA ustawa postanawia utworzenie funduszu stabilizacyjnego na wzór podobnych funduszów, istniejących za granicą. Fundusz zostanie utworzony z zysku, uzyskanego przez przeliczenie zapasów złota i dewiz zagranicznych w Banku Łotewskim i w skarbie. Rezerwy innych instytucyj państwowych zostaną również przeliczone po nowym kursie, przy czym zysk z tego tytułu pójdzie na potrzeby skarbowe.

Sytuacja na rynku cen na Łotwie

DZIĘKI ścisłej kontroli i surowym zarządzeniom władz łotewskich, ceny detaliczne artykułów pierwszej potrzeby utrzymują się na dawniejszym poziomie. Ceny towarów importowanych będą, jak zaznaczył min. Ekis, podwyższone po wyprzedaniu zapasów posiadanych przez kupców. Jednakże podwyżka ta nie będzie dużym obciążeniem budżetu konsumenta.

Należy zaznaczyć, że ceny towarów zagranicznych na Łotwie były już przed dewaluacją łata stosunkowo wysokie. Wyjątek stanowiły jedynie towary importowane z Niemiec jak koks, wyroby elektrotechniczne oraz węgiel angielski, gdyż firmy importerskie otrzymywały na pokrycie swych zobowiązań przydział dewiz po kursie oficjalnym znacznie niższym od nieoficjalnego. Obecnie po dewaluacji łata spodziewają się, że artykuły te doznają najpoważniejszej zwyżki. W związku z tym firmy węglowe łotewskie wstrzymują się ze sprzedażą towarów.

Jakkolwiek społeczeństwo łotewskie zachowuje spokój, to jednak daje się zauważyć zwiększone zakupywanie towarów. W sferach pracowniczych wysuwane są żądania podwyżki płac.

Trudności w litewsko-łotewskich rokowaniach handlowych

WEDŁUG doniesień z Kowna, prowadzone od kilku dni łotewsko-litewskie narady handlowe zostały przerwane ponieważ obie strony nie znalazły kompromisowego wyjścia z sytuacji, wytworzonej przez deprecjację łata. Delegacja łotewska wróciła do Rygi celem porozumienia się ze swoim rządem i otrzymania dalszych instrukcyj.

Dalsze obniżki celne na Łotwie

RZĄD łotewski powziął w dn. 27 ub. m. szereg poważnych decyzyj, mających na celu wzmocnienie gospodarki łotewskiej po dewaluacji. Na wniosek ministra finansów zaakceptowano uzupełnienie do taryfy celnej, przewidujące poważne obniżki ceł przy imporcie surowców i półfabrykatów dla przemysłów: chemicznego, metalurgicznego, włókienniczego, cukrowniczego oraz konserwowego. Najpoważniejsze zniżki celne dotyczą bawełny, wełny, przędzy bawełnianej i sztuczno-jedwabnej, artykułów żelaznych i stalowych.

Dobra koniunktura na drzewo na Łotwie

NA OSTATNIM przetargu w lasach państwowych Łotwy uzyskano nienotowane dotychczas ceny, które są wyższe dla niektórych gatunków o 165% w porównaniu z r. ub. Olbrzymi popyt tłumaczy się oczekiwanym wzrostem zapotrzebowania ze strony Niemiec.

Walka ze zwyżką cen na Łotwie

ŁOTEWSKI minister skarbu Ekis oświadczył przedstawicielom prasy,że w celu przełamania zwyżkowej tendencji cen towarów importowanych, przede wszystkim zaś artykułów pierwszej potrzeby, obniżono szereg stawek celnych od 12 do 80 procent. Poza tym uchylono niektóre ograniczenia dewizowe i przywozowe dla kilku kategoryj towarów. Dzięki temu paraliżowana będzie tendencja podwyżki cen na Łotwie. Powinno to również uniemożliwić rentowność przemycania towarów z za granicy.

ESTONIA

Doskonała koniunktura w Estonii

ESTOŃSKI Instytut Badania Koniunktur ogłosił sprawozdanie o obecnym położeniu gospodarczym podkreślając, że gospodarka tego kraju po trzyletnim okresie ruchu zwyżkowego osiągnęła poziom, który można określić nazwą wysokiej koniunktury, gdyż cyfry produkcji przekroczyły znacznie poziom przedwojenny.

Sytuację w dziedzinie cen w rolnictwie określa Instytut jako pomyślną. W ostatnich miesiącach bieżącego roku ceny sprzedażne produktów rolniczych były wyższe przeciętnie o 22% niż w roku ubiegłym, gdy tymczasem ceny środków produkcji wzrosły w tym czasie tylko o 7%.

Działalność przemysłowa w bieżącym roku była bardzo silna. Ograniczenia w handlu międzynarodowym spowodowały szczególnie silną intensywność produkcyjną gałęzi przemysłowych pracujących na rynek wewnętrzny, przy czym nowe inwestycje przybrały duży rozmiar. Wytwórczość przemysłowa w I półroczu b. r. była o 12,2% wyższa, niż w pierwszej połowie r. ub.

Import towarów w pierwszych 8 miesiącach b. r. wyniósł 53,9 miln. mk. wobec 42,9 miln. mk. w tym samym czasie r. ub., wywóz zaś 52,7 miln. mk. wobec 51,8 miln. mk. Ilościowo wywóz nieco spadł wobec wykazanego wzrostu wartościowego w związku z pomyślnie kształtującym się ruchem cen.

Bilans handlowy Estonii

BILANS handlowy Estonii za miesiąc wrzesień wykazuje w eksporcie 8.848 tys. kor., w imporcie zaś 7.737 tys. kor. Saldo aktywne wynosi zatem 1.100 tys. kor.

Norweska żegluga w r. 1935

NORWESKA flota handlowa wykazuje stały rozwój, przy tym odmładza się i modernizuje. Licząc wszystkie statki parowe i motorowe powyżej 25 ton brutto i żaglowce powyżej 50 ton br., flota norweska w roku 1935 posiadała ogółem 3.941 statków pojemności 4.071 trb. wobec 3.290 statków pojemności 2.586 tys. trb. w roku 1913. W liczbach tych parowce wykazują stałe zmniejszanie się z 1931 parowców pojemn. 2.232 tys. trb. w 1927 r. na 1.733 parowców pojemn. 1.986 tys. trb. w roku 1935; natomiast w tymże czasie liczba motorowców stale wzrasta z 1.563 motorowców pojemn. 686 tys. trb. na 2.081 motorowców pojemn. 2.076 tys. trb. Sam tylko rok 1935 wykazuje wzrost tonażu ogółem o 237 tys. trb. w tym tonażu motorowców o 183 tys. trb. Co do wieku floty, to w 1935 r. statki poniżej 10 lat stanowiły prawie połowę floty. ściśle 47,4%. Jeżeli zaś weźmiemy tylko tanki to wynosiły one w wieku do lat 10 79,7% tanków wogóle w r. 1935 (G. A. M.).

Regulowanie połowów ryb morskich

W NUMERZE 84 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 5 b. m. ukazał się dekret Prezydenta Rzeczypospolitej o regulowaniu połowów ryb morskich. Na podstawie jego postanowień służy ministrowi przem. i handlu prawo wydawania rozporządzeń co do: a) zakazu wykonywania w określonych terminach połowów wszystkich lub niektórych gatunków ryb wszelkimi lub niektórymi narzędziami; b) zakazu przywozu do miejscowości polskiego wybrzeża w określonych terminach wszystkich lub niektórych gatunków ryb w stanie nieprzerobionym; c) ilościowego ograniczania w określonych terminach przywozu do wszystkich lub niektórych miejscowości polskiego wybrzeża wszystkich lub niektórych gatunków ryb w stanie nieprzerobionym, a przeznaczonych do spożycia wewnętrznego. Zakazy i ograniczenia wymienione w punkcie b) i c) nie mogą dotyczyć przywozu ryb, nie pochodzących z połowów rybaków polskich lub gdańskich. Wykroczenie przeciwko przepisom tego rozporządzenia po-

dlega karze grzywny lub aresztu. Kary wymierza oraz przepadek ryb orzeka Morski Urząd Rybacki. Omawiany dekret wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

Nasze rybołówstwo morskie znalazło się w ostatnich paru latach w dość trudnym położeniu z tego powodu, że obsługujący je aparat handlowy nie usprawniał się i nie rozwijał się równolegle ze wzrostem połowów. Dzięki ulepszonym narzędziom połowu oraz innym przyczynom, coraz częściej zdarzały się wypadki pojawiania się na rynku nadmiernej ilości złowionej ryby, która nie mogła znaleźć zbytu ani dla bezpośredniej konsumcji, ani też nie mogła być pochłonięta przez przemysł przetwórczy. W tych wypadkach ceny na surowiec spadały niejednokrotnie poniżej kosztów własnych rybaka, a nawet do zera. Tracił na tym nie tylko rybak, ale również przemysłowiec, który nabył towar przed ostatecznym spadkiem cen. Tracił również kupiec.

Wobec tego, oddawna już zachodziła potrzeba regulowania połowów i dostosowania ich rozmiarów do możności zbytu. Regulowanie takie usiłowały już przeprowadzić różne organizacje i grupy rybackie. Próby te, polegające na solidarnym wstrzymaniu się rybaków od wyjazdu na połowy, albo też na ustaleniu maksymalnej ilości ryb, jaką miał prawo łowić i dowieźć do portu jeden kuter, początkowo dawały rezultaty zadawalające. Jednakże już w roku 1934 i 1935 te próby samorzutnego regulowania połowów zaczęły zawodzić, mimo iż ogół rybaków uznawał potrzebę stosowania ograniczeń.

W tych warunkach, koniecznym się stało załatwienie tej sprawy przez władze państwowe. Jakkolwiek dekret upoważnia ministra przem. i handlu do regulowania połowów wszystkich gatunków ryb, to jednakże w najbliższym czasie przewiduje się zastosowanie pewnych ograniczeń jedynie do połowów szprota. Należy nadmienić, że Polska znajduje się obecnie na pierwszym miejscu wśród państw europejskich pod względem połowów szprota.

Urzędowe regulowanie połowów i ich sprzedaż jest w szerokiej mierze stosowana na terenie W. M. Gdańska oraz w Niemczech. Holandia wprowadziła przed kilku laty przymusowe regulowanie połowów śledzi przy pomocy instytucyj o charakterze półpaństwowym. Od r. 1934 utworzony został w Anglii specjalny urząd dla regulowania połowów śledzi, solenia i handlu tymi rybami. Norwegia oddawna wprowadziła przymusowe związki rybaków, regulujące zarówno połów, jak i ceny na śledzie.

Wycieczka parlamentarna w Gdyni

DNIA 17 października przybyli do Gdyni uczestnicy wycieczki parlamentarnej z p. wicepremierem Kwiatkowskim, ministrami: Romanem, Poniatowskim, Ulrychem oraz wojewodą pomorskim Raczkiewiczem. Uczestnicy spędzili noc w wagonach kolejowych specjalnego pociągu.

W niedzielę o godz. 8-ej rano powitał uczestników wycieczki komisarz rządu Sokół oraz dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, po czym nastąpiło zwiedzanie miejskich robót inwestycyjnych.

Na miejsce, gdzie prowadzone są roboty, udano się autobusami. Zwiedzano przede wszystkim budującą się halę targową i rzeźnię, przy czym wyjaśnień udzielał kierownik robót oraz komisarz rządu Sokół. Następnie zwiedzono port drzewny „PAGED", gdzie wyjaśnień udzielał dyr. Tor.

Przed południem zwiedzono jeszcze hale w chłodni rybnej, następnie udano się holownikiem na zwiedzenie wykańczanego obecnie elewatora zbożowego o poj. 10 tys. ton, poczem uczestnicy wycieczki parlamentarnej przyjechali na pokład M/S „Batory", gdzie wysłuchali szeregu referatów, a mianowicie: referatu komisarza rządu Sokoła o rozwoju przemysłu w Gdyni, przedstawiciela Komisariatu Rządu p. t. „Miasto portowe Gdynia — a rozwój wybrzeża", oraz referatu przedstawiciela Urzędu Morskiego p. t. „Inwestycje w porcie i na wybrzeżu". Po referatach nastąpiło śniadanie, w czasie którego dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu inż. Możdżeński mówił o potrzebach inwestycyj żeglugowych.

O godz. 15,30 uczestnicy wycieczki parlamentarnej udali się do Gdańska, gdzie po wysłuchaniu referatu dyr. Nagórskiego o inwestycjach w porcie gdańskim, przyjęci zostali herbatką przez komisarza generalnego R. P. min. Papee'go. Wieczorem powrócili do Gdyni, gdzie w domu zdrojowym przy wspólnym posiłku p. wicepremier Kwiatkowski wygłosił krótkie przemówienie, w którym podkreślił, iż w czasie objazdu zarówno członkowie rządu, jak i uczestnicy wycieczki stwierdzili istnienie bardzo wielu potrzeb we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego. Kontakt, zadzierzgnięty między przedstawicielami Rządu i Izb Ustawodawczych, biorących udział w wycieczce nie kończy się, lecz przeciwnie — należy przypuszczać, że kontakt ten i współpraca będą tym silniej utrzymane. W zakończeniu p. wicepremier złożył na ręce posła gen. Żeligowskiego podziękowanie posłom i senatorom, którzy w trosce o ważne sprawy państwowe zechcieli ponieść trud, związany z dokonanym objazdem.

W odpowiedzi zabrał głos gen. Żeligowski, podkreślając dwa główne zadania izb ustawodawczych, a mianowicie kontrolę działalności rządu i uchwalanie ustaw, zaznaczając, że kontrola rządu powinna być świadoma, rzeczowa i życzliwa. Odbyta ostatnio podróż ułatwi senatorom i posłom tę kontrolę. Winni oni stworzyć tradycję, że komisje budżetowe sejmu i senatu w ciągu całego roku powinny przyglądać się pracom rządu.

Podnosząc następnie, iż w czasie odbytej podróży uczestniczący w niej posłowie i senatorowie zetknęli się z całym szeregiem ważnych zagadnień gospodarczych, rolniczych i przemysłowych, gen. Żeligowski w imieniu uczestników wycieczki podziękował p. wicepremierowi za szczęśliwą myśl jej zorganizowania.

Wieczorem o godz. 23-ej uczestnicy wycieczki parlamentarnej odjechali do Warszawy.

Rozbudowa polskiej linii okrętowej do Południowej Ameryki

W ZWIĄZKU z wzrastającym ruchem emigracyjnym do Ameryki Południowej oraz z rozwijającą się wymianą towarową pomiędzy Polską a krajami Ameryki Łacińskiej, zapoczątkowana przez Linie Żeglugowe Gdynia-Ameryka bezpośrednia komunikacja z Gdyni do Brazylii i Argentyny wkracza obecnie w nowe stadium rozwoju. Na trasie tej — jak wiadomo — kursował do tej pory s/s „Pułaski", który regularnie co dwa miesiące odpływał z Gdyni. „Pułaski" odbył dotychczas 4 podróże okrężne, przewożąc przeciętnie w każdej podróży do Ameryki po 800 pasażerów oraz znaczne ładunki towarów, z powrotem zaś — oprócz pasażerów — pełny transport ładunku, na który składała się w pierwszym rzędzie kawa brazylijska oraz quebracho, surowiec garbarski.

Ruch emigracyjny do Południowej Ameryki rokuje obecnie w Polsce lepsze nadzieje. Ponieważ jeden statek okazał się nie wystarczającym dla przewozu emigrantów, ponieważ także terminy dwumiesięczne, dzielące jeden odjazd od drugiego, nie sprzyjały rozwojowi stałej i regularnej komunikacji, — postanowiono uruchomić w r. b. na tej linii jeszcze jeden statek, a mianowicie s/s „Kościuszko". „Kościuszko" — po dokonaniu drobnych przeróbek w wentylacji, niezbędnych w czasie podróży w klimacie tropikalnym, odpłynął dn. 20 ub. m. w inauguracyjną podróż do Południowej Ameryki. Od tej pory będzie on stale pływał na trasie Gdynia — Rio de Janeiro — Montevideo — Santos — Buenos Aires. Dowódcą statku jest kpt. Pacewicz.

W pierwszą swą podróż statek zabrał około 800 pasażerów, z czego większość stanowią osadnicy, jadący na nowe tereny emigracyjne do Brazylii, do Rio Grande do Sul. Osadnicy ci pochodzą po większej części z kresów wschodnich, z Wołynia i t. p. Statkiem tym udała się do Południowej Ameryki także polska wyprawa wysokogórska.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za m. październik 1936 r. Polskiej Agencji Morskiej

Miesiąc październik upłynął pod znakiem mocnej tendencji dla frachtów morskich.

Na rynku gdyńsko-gdańskim dał się odczuć specjalnie pod koniec miesiąca brak tonażu, co zmusiło niejednokrotnie załadowców do płacenia stawek wyższych od tak zwanych stawek minimalnych. Już prawdopodobnie w listopadzie lub też najpóźniej w pierwszej połowie grudnia należy spodziewać się większej podaży tonażu, obecnie zatrudnionego przy przewozie drewna z północnych portów szwedzkich oraz fińskich.

1) **Drewno.** Zaoferowanie ładunków duże, co zachęciło lokalnych maklerów do frachtowania licznych statków trampowych, głównie pod ładunki D. B. B. z przeznaczeniem do Londynu i Hull.

Za partie wielkości ok. 600, 750 std. płacono: z Gdańska do Londynu za std. D.B.B. sh. 29/30/—, z Gdańska do Londynu za std. drewna tward. obrzynanego sh. 40/—, z Gdańska do Londynu za std. drewna tward. nie obrzynanego sh. 45/—.

Za partie o tejże wielkości z Gdyni/Gdańska do Hull fracht wynosił sh. 31/—, zaś do Tyne sh. 32/—.

2) **Eksport zboża** w październiku był jeszcze dość znaczny, gdyż wykonywano kontrakty zawarte w poprzednim miesiącu; jednak w drugiej połowie i pod koniec miesiąca panował dość dotkliwie dający się odczuć zastój, spowodowany zwyżką cen zboża na rynku wewnętrznym.

Mimo to poza statkami liniowymi zdołano zafrachtować pewną ilość statków trampowych, głównie z przeznaczeniem do portów belgijskich.

Za zboże ciężkie luzem płacono sh. 3/6 w złocie za 1.000 kg z Gdańska do Antwerpii.

Eksport zboża do Danii był jak dotychczas kierowany głównie w mniejszych partiach, które ładowano na statki motorowo-żaglowe.

Zaoferowanie ładunków było z wyżej podanych powodów niedostateczne, jednakże stawki frachtowe utrzymały się na dotychczasowym poziomie t. j. RM 5,— za 1.000 kg zboża ciężkiego luzem do dobrego duńskiego portu, położonego nie bardziej na północ od Aarhus.

3) **Węgiel.** Eksport węgla przez porty polskie w październiku dość się ożywił. Również i te transporty musiały płacić nieco wyższe stawki frachtowe, ulegając ogólnej tendencji. Tytułem przykładu można wymienić następujące stawki frachtowe, płacone za statki o ca 3.000 ton.

Gdynia/Gdańsk — Rouen sh. 7/—, Gdynia/Gdańsk — Bordeaux sh. 7/9, Gdynia/Gdańsk — Bayonne sh. 7/10/2, Gdynia/Gdańsk— Nantes sh. 8/—, Gdynia/Gdańsk— Antwerpia sh. 4/6— 4/9, Gdynia/Gdańsk— Bruksela sh. 5/—, Gdynia/Gdańsk— Bruges sh. 4/9, Gdynia/Gdańsk — Rotterdam sh. 5/6, 1500 ton dziennego wyładunku, Gdynia/Gdańsk — Amsterdam sh. 5/7/½ 1.000 ton dziennego wyładunku, Gdynia/Gdańsk — Stockholm sh. 4/9 — 5/—, Gdynia/Gdańsk — Gefle sh. 4/9 — 5/—, Gdynia/Gdańsk — porty półn. szwedzkie sh. 5/6, Gdynia/Gdańsk — Malmö sh. 4/6, Gdynia/Gdańsk — Göteborg sh. 4/7/½, Gdynia/Gdańsk — Oslo sh. 5/3.

Sytuacja co do eksportu węgla do Italii oraz Ameryki Południowej nie uległa od czasu naszego ostatniego sprawozdania zmianie. Tendencja dla większego tonażu, poszukiwanego w tych kierunkach, była nadal mocna i płacono:

Za statki o wielkości ca 6.000 ton:

Z Gdyni/Gdańska do Buenos Aires sh. 13/6 — 14/—, z Gdyni/Gdańska do zach. portów włoskich sh. 8/4/½, z Gdyni/Gdańska do portów włoskich Morza Adriat. sh. 9/4/½.



I KRONIKA MIEJSKA

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W PAŹDZIERNIKU.

W październiku r. b. do portu gdyńskiego zawinęło 425 statków o pojemności 417.223 trn, odpłynęły zaś 442 jednostki o pojemności 432.412 trn. Bandera polska zajęła drugie miejsce za szwedzką. Średni tonaż statku, zawijającego do portu, wyniósł 981,6 trn, średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 40, średni postój statku 52,7 godzin.

● WZROST OBROTU TOWARÓW W PORCIE W PAŹDZIERNIKU.

Ogólny towarowy obrót zamorski portu gdyńskiego łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł w październiku 733.675,7 ton wobec 665.860,6 ton we wrześniu. Obrót zamorski w październiku wyniósł 721.087,6 t z czego na przywóz przypada 119.105,4 t. (115.315 t. we wrześniu), na wywóz zaś 601.982,2 t. (539.563 t. we wrześniu). Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 1.601,3 t. (2.464,3 t. we wrześniu), z czego na przywóz przypada 296,3 t. na wywóz zaś 1.305 t. Obroty drogą wodną z wnętrzem kraju wyniosły 10.986,8 t. (8.517,9 t. we wrześniu), z czego na przywóz przypada 2.850,9 t. na wywóz zaś 8.135,9 t.

Należy zaznaczyć, że obroty towarowe portu gdyńskiego w październiku osiągnęły liczbę jedną z największych dotychczas notowanych.

● ROZWÓJ OBROTÓW TOWAROWYCH PRZEZ PORTY POLSKIE W CIĄGU 3 KWARTAŁU R. B.

W okresie 3 kwartałów r. b. obroty towarowe przez porty polskie wyniosły 9.383 tys. t. wobec 9.207 tys. ton w tymże okresie r. ub. W silniejszym nieco stopniu wzrosły obroty Gdańska (z 3.690 do 3.832 tys. ton), w słabszym zaś obroty Gdyni (z 5.516 do 5.552 tys. ton). Analiza struktury tych obrotów stwierdza, że wzrost obrotów w r. b. dotyczył w większym stopniu towarów nie masowych, w mniejszym zaś towarów masowych (węgiel, koks, drzewo, zboże, fosforyty, rudy, piryty, złom i żużle Thomasa). W Gdyni obroty towarami masowymi wzrosły w okresie 3 kwartałów r. b. w stosunku do tegoż okresu r. ub. o 8,7 tys. ton, towarami niemasowymi zaś — o 26,8 tys. ton. W Gdańsku obroty towarami masowymi zwiększyły się o 46,8 tys. t., towarami zaś niemasowymi o 94,0 tys. t. Szczególnie silnie wzrósł udział towarów niemasowych w eksporcie przez porty. Gdy w 1935 r. stanowił on dla Gdyni 7,9% a dla Gdańska 9,2%, to w 1936 r. podniósł się odpowiednio do 8,6% i 12,7%.

● ODZNACZENIA.

Dnia 15 listopada b. r. odbyła się w hallu reprezentacyjnym M/S „Piłsudski" uroczystość dekorowania kapitana M/S „Batory" Borkowskiego krzyżem kawalerskim „Polonia Restituta" oraz kapitana S/S „Pułaski" Knoetgena złotym krzyżem zasługi.

Dekoracji dokonał w imieniu Ministra Przemysłu i Handlu dyrektor Departamentu Morskiego inż. Możdżeński. W uroczystości wzięli ponadto udział: wicekomisarz rządu inż. Szaniawski, dyr. Urzędu Morskiego Łęgowski, dyrektorzy Linii Gdynia—Ameryka Leszczyński i Jacynicz, oraz oficerowie polskich statków handlowych „Batorego" „Piłsudskiego" i „Pułaskiego", stojących w tym dniu w porcie.

● ODZNACZENIA KAPITANÓW ZAGRANICZNYCH.

W dniu 16 października 1936 roku dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski w imieniu ministra przemysłu i handlu wręczył Złoty Krzyż Zasługi kapitanowi duńskiego statku „Sleipner" p. A. Madsenowi, który odznaczony został za wytrwałą pracę przy rozwoju ruchu okrętowego w porcie gdyńskim.

Wręczenie odznaczenia odbyło się w Urzędzie Morskim w obecności konsula Danii p. Byczkowskiego, kapitana portu Kańskiego oraz generalnego dyrektora linii Det Forenede, p. Korbinga.

W tym samym dniu również wręczony został na ręce norweskiego konsula p. Svendsena Złoty Krzyż Zasługi dla kapitana Arntsena.

● WICEMINISTER SOKOŁOWSKI W GDYNI.

W dniu 29 października przybył do Gdyni wiceminister przemysłu i handlu p. Sokołowski w towarzystwie dyrektora Departamentu Morskiego p. Możdżeńskiego. Wiceminister Sokołowski odbył konferencję w Urzędzie Morskim z gospodarczymi sferami portowymi, po czym dokonał przeglądu robót przy budowie portu w Wielkiej Wsi oraz inspekcji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

● Z RADY PORTOWEJ W GDYNI.

W Urzędzie Morskim odbyło się zebranie Rady Portowej. Na posiedzeniu omawiano sprawę usprawnienia służby kolejowej oraz ruchu osobowego w Gdyni, kwestię inwestycyj portowych na najbliższy okres 4-letni oraz zagadnienie opłat portowych.

● ROBOTY INWESTYCYJNE WE WRZEŚNIU.

W miesiącu wrześniu wykonano w porcie gdyńskim m. in. następujące inwestycje:

W dziale robót drogowych wykonano 1.800 mtr^3 robót ziemnych na ul. Rotterdamskiej i Celnej, na wybrzeżu Francuskim ułożono 100 mtr^2 pokładu drewnianego na torach kolejowych.

W dziale wodociągów i kanalizacji wymienić należy przyłączenie do portowej sieci wodociągowej instalacji fabryki konserw i wędzarni ryb, kąpieliska firmy Polskarob oraz Domu Robotnika Portowego.

W dziale budowli naziemnych wykonano następujące roboty: przy budowie domu biurowego w strefie wolnocłowej wykonano mury drugiego piętra i przystąpiono do wznoszenia murów trzeciego piętra. Przy budowie magazynu do badania i kontroli jaj wykonano pokrycie dachu i obecnie prowadzi się roboty końcowe. Przy budowie chłodni śledziowej odbywają się roboty końcowe na drugim i trzecim piętrze. Przy budowie elewatora zbożowego odbywa się montaż instalacyj. Przy budowie elektrowni parowej odbywa się montaż kotłów i turbozespołów. Przy rozbudowie olejarni ukończono budowę murów oraz zbiornika dla wodoru i rozpoczęto montaż aparatury.

● POŚWIĘCENIE NOWEGO STATKU.

W dniu 31 października odbyło się w stoczni Schichau w Gdańsku poświęcenie i spuszczenie na wodę nowowybudowanego handlowego statku motorowego „Tatra" o pojemności 7.500 ton. Nowy statek przeznaczony jest przede wszystkim dla polskiego obrotu handlowego i będzie kursował między Gdynią a portami południowej części Atlantyku i Zatoki Meksykańskiej. Statek zbudowany został dla norweskiej firmy armatorskiej Wilhelm Wilhelmsen w Oslo.

● SPRAWA ROZWOJU HANDLU W PORCIE.

W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyła się ostatnio konferencja, w której wziął udział wiceminister przemysłu i handlu Sokołowski oraz dyrektor departamentu w M. P. H. inż. Możdżeński. Dyrektor Izby dr. Kulikowski przedstawił obecny stan placówek w porcie, trudniących się handlem zagranicznym. Stwierdzono, iż placówki handlowe w porcie zdobywają coraz większy zasiąg nie tylko w Gdyni, ale i w najbliższym zapleczu oraz na terenie całego kraju. Stwierdzono również konieczność pogłębienia przez te placówki stosunków bezpośrednich i z krajami, z których pochodzą towary, sprowadzane do Polski. W dalszym ciągu konferencji omówiono sprawę utrzymania w Gdyni warsztatów reparacyjnych dla obsługi statków, które zawijają do Gdyni.

● UROCZYSTY OBCHÓD W SZWEDZKIM DOMU MARYNARZA W GDYNI ROCZNICY ŚMIERCI KRÓLA GUSTAWA ADOLFA.

Dnia 6 listopada 1632 r. zginął w bitwie pod Lützen Gustaw Adolf, król Szwecji, najwybitniejsza postać z wojny 30-letniej po stronie protestanckiej. W całej Szwecji w dniu tym urządza się uroczyste akademie. Nasza kolonia szwedzka w Gdyni i Gdańsku obchodziła ten dzień niezmiernie uroczyście na doskonale zorganizowanej akademii, na której byli również obecni szwedzki konsul generalny honorowy p. N. Korzón i szwedzki konsul w Gdańsku p. T. Bergendahl. Treściwy odczyt o Gustawie Adolfie wygłosił lektor języka szwedzkiego p. Allan Ringheim. Dla obecnych na sali Polaków, przyjaciół Szwecji, prelegent powtórzył odczyt w języku polskim. Epokę trzydziestoletniej wojny zilustrowały doskonale obrazy świetlne ze starych sztychów. Po akademii, Towarzystwo Polsko-Szwedzkie podejmowało obiadem kolonię szwedzką wraz z honorowymi gośćmi: szwedzkim konsulem generalnym honorowym w Gdyni p. N. Korzónem i szwedzkim konsulem w Gdańsku p. T. Bergendhalem.

● ROZWÓJ SHIPCHANDLERKI W GDYNI.

Dnia 23 października odbyło się w Gdyni posiedzenie Komisji Morskiej gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej.

Pierwszy punkt porządku dziennego stanowiło sprawozdanie z sytuacji w dziedzinie zaopatrywania okrętów w porcie gdyńskim czyli t. zw. shipchandlerki. Ze złożonego sprawozdania wynika, że zaopatrywanie okrętów w porcie gdyńskim w ciągu ostatniego półtora roku znacznie się rozwinęło. I tak w porównaniu do I kwartału r. ub. III kwartał r. b. wykazał wzrost obrotów 6-cio krotny. Do tego rozwoju przyczyniła się znaczna różnorodność towarów, w jakie statki mogą być zaopartywane w porcie gdyńskim i gatunek artykułów żywnościowych polskiej produkcji. Pod tym ostatnim względem sytuacja w porcie gdyńskim dorównuje sytuacji w innych portach zagranicznych.

Na zakończenie obrad Komisja Morska rozpatrzyła szereg wniosków, dotyczących nadania koncesyj celnych oraz zaprzysiężenia rzeczoznawców izbowych oraz wybrała podkomisję dla opiniowania wniosków o koncesje na publiczne i prywatne składy celne oraz podań na rzeczoznawców przy urzędach celnych.

● PRZYGOTOWANIA DO TARGÓW GDYŃSKICH.

W celu ustalenia wytycznych w zakresie przygotowań programu i organizacji Targów Gdyńskich, które odbędą się w przyszłym roku, Izba Przemysłowo-Handlowa zwołała konferencję. Zainteresowanie zebranych wywołał projekt organizacji działów, mających wykazać stopień chłonności rynku gdyńskiego i przyczynić się do gospodarczego zespolenia Gdyni z najbliższym zapleczem, zwłaszcza w dziedzinie zaopatrywania Gdyni w artykuły żywnościowe. Podczas konferencji ustalono, że zorganizowanie tego działu, jak również działu turystyki i działu motoryzacyjno-drogowego przy utrzymaniu działu budowlanego, rybołówczego i przemysłu rybnego, powinno się przyczynić do wzrostu zainteresowania Targami Gdyńskimi.

● REJS „KOŚCIUSZKI".

Dnia 20 października wyszedł z Gdyni do Ameryki Południowej polski transatlantycki statek „Kościuszko", zabierając około 800 pasażerów, przeważnie emigrantów, oraz ładunek.

S/S „Kościuszko" przybył do Rio de Janeiro w dniu 8 listopada b. r. następnie zawinął kolejno do portów w Santos, Montewideo i Buenos Aires, skąd dnia 17 listopada b. r. wyruszy w drogę powrotną do Gdyni, gdzie przybędzie dnia 12 grudnia.

Między pasażerami znajdował się prof. O. Bujwid, znany działacz społeczny, który odwiedzić ma ośrodki polskie w Południowej Ameryce, gdzie wygłosi odczyty oraz czterech członków polskiej wyprawy na Andy pod kierunkiem p. Wojsznisa.

● S/S POZNAŃ.

W czasie ostatniej burzy na Bałtyku płynący ze Sztokholmu statek Żeglugi Polskiej „Poznań" przez 6 dni walczył z naporem wielkiej fali i wiatru. Były chwile, gdy statek posuwał się naprzód zaledwie z szybkością ½ mili na godzinę. Statek przetrwał jednak sztorm zwycięsko i z trzydniowym z górą opóźnieniem zawinął do portu gdyńskiego.

● SPRAWA WAGONÓW ZBIOROWYCH W GDYNI.

W dniu 13 listopada odbyła się w Urzędzie Morskim konferencja w sprawie wagonów zbiorowych, w której wzięli udział przedstawiciele zainteresowanych sfer portowych Gdyni i Gdańska oraz przedstawiciel obu portów w Pradze.

● Z IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ.

Na plenarnym zebraniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wygłosił referat prezes Tor, który wskazał na objawy poprawy gospodarczej w większości państw, wśród których znajduje się również Polska. W okręgu Izby daje się również zaobserwować wzrost ożywienia w przemyśle, wyrażający się w nasileniu produkcji. Prezes Tor omawiał następnie sprawę procedury przy wydawaniu pozwoleń na przywóz oraz kwestie niektórych inwestycyj w porcie gdyńskim w związku z planem 4-letnim. Izba uchwaliła budżet na r. 1937, zamykający się po stronie wydatków sumą 374 tys. zł. W zebraniu tym wziął udział m. in. wiceminister przemysłu i handlu Sokołowski.

* * *

W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni powołana została do życia komisja opiniodawcza handlu wewnętrznego, której zadaniem jest opracowywanie wniosków, względ-

dnie wypowiadanie się z punktu widzenia interesów regionalnych o sprawach będących przedmiotem prac międzysamorządowej komisji handlu wewnętrznego, wyłonionej przez samorządy gospodarcze. Na pierwszym posiedzeniu tej komisji ustalono kolejność zagadnień, nad którymi komisja ma obradować: 1) znowelizowanie ustawy o nieuczciwej konkurencji, 2) organizacja sprzedaży artykułów monopolowych, 3) kontrola nad powstawaniem nowych przedsiębiorstw handlowych z punktu widzenia ich fachowego kierownictwa i zasobności w kapitał. Posiedzenia komisji odbywać się będą kolejno w Toruniu, Grudziądzu, Bydgoszczy i Gdyni.

● PORT PUCKI.

W przejętym przez Skarb Państwa od zarządu miejskiego porcie puckim została ukończona odbudowa zniszczonego nabrzeża wschodniego na długości koło 60 mtr i z dniem 19. X. 36 nabrzeże to zostało oddane do eksploatacji. Nadzór nad nim sprawuje specjalny dozorca portowy Urzędu Morskiego.

W najbliższym czasie Urząd Morski przystąpi do robót czerpalnych przy pogłębianiu tego portu oraz kanału dojazdowego, co uskutecznione zostanie jeszcze w roku bieżącym, o ile tylko pozwoli na to stan pogody. W ostatnich dniach zauważono w porcie puckim zwiększony ruch kutrów rybackich w żegludze przybrzeżnej, dochodzący obecnie do 15 jednostek dziennie. Po wykończeniu robót czerpalnych ruch ten ożywi się niewątpliwie jeszcze więcej.

● TRANSAKCJE SEZONU JARMUCKIEGO.

Jeszcze przed rozpoczęciem połowu śledzi jarmuckich sprzedają eksporterzy angielscy próbne partie importerom w Gdyni i Gdańsku. Pierwsze transakcje na śledzie jarmuckie zrobiono po cenach wyższych niż w roku ubiegłym o 6—7 zł. I tak: pierwszy Trade matis sprzedano po cenach hurtowych (oclone franco wagon) od 76—79 zł., Ordinary matis — przeciętnie po cenie 72 zł. za dużą beczkę. Eksporterzy angielscy wyśrubowali ceny na pierwsze partie, wobec czego jest możliwa tendencja zniżkowa.

● POŁOWY RYB MORSKICH W PAŹDZIERNIKU.

W październiku na całym wybrzeżu polskiego morza oraz na pełnym Bałtyku złowiono 1.756,9 tys. kg. ryb morskich (w czym śledzi 1.550,2 tys. kg.) o wartości 933,1 tys. zł. Połowy dalekomorskie stanowiły w tej liczbie 1.498,6 tys. kg. o wartości 749,3 tys. zł., reszta t. zn. 258,3 tys. kg. przypada na połowy nadbrzeżne.

Szproty pojawiły się dopiero przy końcu miesiąca i w ilościach stosunkowo niewielkich, tak że nie stanowiły dla wędzarni głównego produktu przeróbki. Wędzarnie gdyńskie produkowały piklingi z surowca importowanego.

● UDOGODNIENIA DLA RYBAKÓW W KUŹNICY.

W ośrodku rybactwa morskiego Kuźnicy na Helu ukończona została przed paru laty budowa tamy, zabezpieczającej ten najwęższy pas ziemi półwyspu. Obecnie na ukończeniu są prace nad wybagrowaniem kanału wjazdowego do Kuźnicy, który w znacznej szerokości (przeszło kilkadziesiąt metrów) przecina mieliznę, utrudniającą kutrom motorowym wjazd do Kuźnicy. Ostatnio zainstalowano światła pozycyjne i urządzenia sygnalizacyjne w kanale wejściowym. Projektowana jest budowa pomostu, który ułatwi wyładunek kutrów jak również przybijanie statków żeglugi przybrzeżnej.

● POŁOWY NADBRZEŻNE RYBAKÓW MORSKICH.

Na niektórych odcinkach wód terytorialnych pojawiły się mielnice (mniejszy gatunek łososi), które rybacy łowią na wysokości Rozewia i Wielkiej Wsi. Pomyślnie przedstawiają się połowy węgorzy.

Pierwsze ławice szprotów, jakie pojawiły się u brzegów polskich, spowodowały rybaków helskich do podjęcia połowów. Pierwsze wyniki tych połowów zostały natychmiast rozprzedane w wędzarniach półwyspu. Za cetnar surowych szprotów płacono od 20 do 25 zł. Właściwy sezon masowych połowów szprotów rozpocznie się na początku listopada.

Opady deszczowe utrudniają rybakom pracę przy połowach.

● OŚRODEK PRZEMYSŁU RYBNEGO W PUCKU.

Na peryferiach miasta Pucka kończona jest obecnie budowa wielkich wędzarni. W najbliższej przyszłości przewidziana jest budowa dalszych wędzarni nowoczesnych.

● WRAK „TEMIDY II".

Jacht Oficerskiego Klubu Morskiego „Temida II", który został wyrzucony na brzeg pod Wielką Wsią, nie został sprzedany na licytacji, gdyż nie znalazł nabywców. Wrak został podarowany rybakom z tym, że wydobędą oni cenny balast jachtu, a mianowicie parucetnarowe bloki ołowiu z dna statku. Jacht do połowy tkwi w piasku.

● KOŁO L.O.P.P. NA „BATORYM".

Podczas ostatniego postoju M/S „Batory" w Gdyni zorganizowano wśród członków załogi koło Ligi Obrony Powietrznej Państwa, którego prezesem obrany został pierwszy oficer statku kapitan Meyssner. Zapisali się wszyscy członkowie załogi w liczbie około 300 osób.

● AWANSE I NOMINACJE.

Dnia 9 listopada b. r. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Borchardt Karol	dypl.	kap.	żegl.	wielk.
Lehr Stanisław	,,	,,	,,	,,
Cielewicz Romuald	,,	,,	,,	małej
Lekki Władysław	,,	,,	,,	,,
Nowyczański Janusz	,,	,	,,	,,
Świechowski Jerzy	,,	,,	,,	,,
Gładysz Bronisław	,,	,,	,,	wielk.
Abramowski Bronisław	,,	por.	,,	,,
Abramowski Czesław	,,	,,	,,	,,
Chojnacki Władysław	,,	,,	,,	,,
Kowalewski Zbigniew	,,	,,	,,	,,
Lewicki Anatol	,,	,,	,,	,,
Sołtys Tadeusz	,,	,,	,,	,,
Sawicz Korsak Witold	,,	,,	,,	małej
Hrabar Wiesław	,,	,,	,,	,,
Mazurkiewicz Karol	,,	,,	,,	,,
Pruszewski Witold	,,	,,	,,	,,
Sznage Jan	,,	,,	,,	,,
Kępczyński Antoni	,,	,,	,,	,,
Lesiewski Kazimierz	,,	szypra	I	klasy
Pyziak Józef	,,	,,	I	,,
Wesołowski Maksym.	,,	,,	I	,,
Zedzik Feliks	,,	,,	II	,,
Bastrzycki Bronisław	,,	,,	II	,,
Grzybowski Walerian	,,	mech.	I	,,
Nowosielski Jan	,,	,,	I	,,
Gruszecki Jan	,,	,,	I	,,
Szozda Bolesław	,,	,,	II	,,
Kubisz Józef	,,	,,	II	,,
Kamieniobrodzki Stef.	,,	,,	III	,,
Liess Eugeniusz	,,	,,	III	,,
Mizgalski Jan	,,	,,	III	,,
Orzechowski Tomasz	,,	,,	III	,,
Ciarka Adam	,,	,,	III	,,
Gajdziewski Alfons	dypl.	masz.	I	klasy
Bereznicki Bronisław	,,	,,	I	,,
Buszewski Antoni	,,	,,	II	,,
Binkowski Marian	,,	,,	II	,,
Radomski Mieczysław	,,	,,	II	,,
Rehnus Alfons	,,	,,	II	,,
Komorowski Wacław	,,	,,	II	,,

● UCZNIOWIE P.S.M. NA POMOC ZIMOWĄ.

W związku z zainicjowaną przez rząd akcją na rzecz pomocy zimowej dla bezrobotnych, ogół uczniów Państwowej Szkoły Morskiej, nie chcąc pozostawać poza nawiasem tej akcji, zgłosił na ręce dyrektora szkoły prośbę o przyjęcie na dożywianie 10 uczniów szkół powszechnych. Celem pokrycia kosztów tego dożywiania uczniowie P. S. Morskiej zrzekają się na przeciąg czasu od dnia 8 listopada b. r. do dnia 1 maja 1937 r. niektórych posiłków. Spełniając prośbę uczniów, dyrekcja P.S.M. skomunikowała się z kierownikiem szkoły powszechnej na Grabówku, ofiarując dla 10 chłopców codzienne obiady, które otrzymywać będą w internacie szkoły począwszy od dnia 11 listopada b. r. jako dnia Święta Niepodległości do końca kwietnia 1937 r.

● ŻYCZENIA DLA „DARU POMORZA".

„Dar Pomorza", znajdujący się obecnie na Oceanie Atlantyckim, w pierwszej połowie listopada zawinął do Colon, aby przejść przez Kanał Panamski na Ocean Spokojny. Do tego więc portu skierowana została cała poczta dla naszych dzielnych żeglarzy. Była to też jedyna okazja do przesłania im poczty świątecznej, albowiem już potem przez dłuższy czas pocztowej komunikacji z „Darem Pomorza" nie będzie.

W związku z tym Dyrekcja Szkoły Morskiej przesłała na ręce kapitana Maciejewicza następujący list:

„Panie Kapitanie!

Z powodu Świąt Bożego Narodzenia i zbliżającego się Nowego Roku 1937 składam na ręce Pańskie dla Pana, wszystkich PP. Oficerów, instruktorów, załogi fachowej, uczniów i praktykantów najserdeczniejsze, najlepsze życzenia świąteczne.

Wśród tradycyjnych i zrozumiałych serdecznych życzeń dobrego zdrowia dla wszystkich zaokrętowanych na ss. „Dar Pomorza", obok życzeń jak najlepszego powodzenia i osobistego szczęścia dla każdego z poszczególnych członków obsady statku — przesyłam jak najserdeczniejsze życzenia, aby każdy z zaokrętowanych na polskim statku szkolnym miał w sercu radość z powodu dobrze spełnionego obowiązku.

Dzielnemu, pięknemu, umiłowanemu statkowi szkolnemu „Dar Pomorza" my pozostający w kraju, łącząc się z Wami na nim żeglującymi, składamy przy tej okazji marynarski hołd.

Łączą się ze mną Inspektor Szkoły, wszyscy profesorowie i wychowawcy, urzędnicy administracyjni i pozostający w murach Szkoły uczniowie w zgodnym, gromkim okrzyku: Statek Szkolny „Dar Pomorza" i cała Jego obsada z Kapitanem Maciejewiczem na czele — niech żyje!".

● POMOC ZIMOWA.

Sekcja finansowa Komitetu Pomocy Zimowej bezrobotnym w Gdyni pod przewodnictwem dyrektora B. G. K. Grabowskiego ustaliła normy świadczeń dla świata pracy, przemysłu, handlu, właścicieli nieruchomości i wolnych zawodów. Normy te nie odbiegają zasadniczo od norm ustalonych przez Komitet Naczelny. Pomocy Zimowej bezrobotnym.

Gdyński komitet ma zaopatrzyć w ciągu 5 miesięcy zimowych około 8.000 rodzin bezrobotnych. Obliczone zostało, że suma potrzebna na ten cel wynosić ma 900.000 zł.

● PROTESTY WOBEC GWAŁTÓW W GDAŃSKU.

Dnia 8 listopada odbył się w Gdyni wiec protestacyjny z udziałem kilku tysięcy obywateli celem zaprotestowania przeciwko ostatnim zajściom na obszarze wolnego miasta Gdańska, w których poszkodowani zostali Polacy gdańscy.

Po wysłuchaniu przemówień kilku mówców zgromadzeni uchwalili rezolucję potępiającą akty gwałtu nad Polakami gdańskimi. Delegacja wiecu wręczyła rezolucję komisarzowi rządu w Gdyni p. Sokołowi, który oświadczył, że przekaże ją swym władzom. Przebieg manifestacji był spokojny.

● ZIEMIA NA KOPIEC WIELKIEGO MARSZAŁKA.

Na pokładzie M/S „Batory" ks. Sękiewicz z miejscowości New Hampshire w St. Zjednoczonych przywiózł urnę z ziemią na kopiec Marszałka Piłsudskiego, pobraną w obecności ambasadora Potockiego z grobów żołnierzy amerykańskich i polskich, poległych w czasie wojny światowej, znajdujących się w miejscowości Chicopee.

● RUCH BUDOWLANY W GDYNI.

W III kwartale b. r. rozpoczęto na terenie Gdyni budowę 107 budynków o kubaturze 122 tys. m. sz., których koszt wynieść ma 3,2 mln. zł. W tym samym okresie czasu wykończono w Gdyni 77 budynków o kubaturze 77 tys. m. sz., których koszt budowy wyniósł 2,2 mln. zł.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W PAŹDZIERNIKU.

Ruch statków w porcie gdańskim w miesiącu październiku b. r. przedstawiał się następująco (w nawiasach pierwsza liczba oznacza dane za wrzesień b. r., druga za październik r. ub.): zawinęło 502 (501—398) statków o pojemności 287.918 (311.033—264.274) trn.; odpłynęło 313 (501—383) statków o pojemności 291.553 (301.757—266.464) trn.

● NOWA LINIA FRACHTOWA DLA PRZEWOZU BAWEŁNY.

W związku z wzrastającym eksportem produktów polskich do Stanów Zjednoczonych i koniecznością należytego obsłużenia przywozu bawełny z portów Zatoki Meksykańskiej, zostanie uruchomiona w połowie grudnia przez Tow. Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe nowa linia frachtowa, której trasa biegnie z Gdyni do Nowego Jorku, Nowego Orleanu, Galvestonu, Houstonu i z powrotem do Gdyni. Linie te obsługiwać będą 2 statki towarowe, zakontraktowane w Szwecji, a mianowicie: „P. N. Damm" i „Alssund". Do trzech istniejących regularnych pasażersko-towarowych linii GAL'u: północno-amerykańskiej, południowo-amerykańskiej i palestyńskiej, przybywa czwarta, wyłącznie frachtowa, do portów Zatoki Meksykańskiej, skąd głównie przywożona będzie bawełna.

● UDZIAŁ KRAJÓW ZAMORSKICH W EKSPORCIE POLSKIM.

Kwota ogólnego wywozu polskiego w ciągu trzech kwartałów r. b. wzrosła o przeszło 68 miln. zł. przede wszystkim w stosunku do krajów europejskich, których udział w ogólnym eksporcie wynosi w r. b. 84%, podczas gdy w roku ubiegłym stanowił 83%. Należy zaznaczyć, że w ciągu września nastąpił znaczny wzrost eksportu do krajów zamorskich, co spowodowało, że spadek wywozu, zanotowany na te rynki w ciągu 8 miesięcy r. b., został wyrównany, a nawet wywóz ogólny do krajów zamorskich ostatecznie wykazuje w okresie 9 miesięcy r. b. wzrost o blisko 2 miliony zł. w porównaniu z r. 1935.

● REGULARNA LINIA WŁOSKA OBSŁUGUJĄCA BAŁTYK.

Societa di Navigazione La Costiera Genua potwierdza, że jej s/s „Endora" ma obsługiwać linię Włochy—Bałtyk od 15 listopada b. r. W grudniu ma kursować na tej linii s/s „Nereida". Statki tej linii będą odwiedzały następujące porty: Genua, Neapol, Fiume, Bari, Sycylia, Gdynia i porty bałtyckie. Linii tej przypisują duże znaczenie ze względu na eksport cytryn z Sycylii na Bałtyk i w związku z tym potanienie tego towaru.

● ROZMOWY W SPRAWIE EKSPORTU POLSKIEGO WĘGLA.

W związku ze sfinalizowaniem międzynarodowego porozumienia koksowego a także ze sprawą eksportu polskiego węgla, udał się do Paryża i Londynu dyrektor Departamentu Górniczo-Hutniczego Min. Przem. i Handlu p. Czesław Peche.

Dyr. Peche omawiać będzie w Paryżu sprawę wpływu dewaluacji franka francuskiego na nasz eksport węgla, w Londynie zaś rozmowy będą miały na celu wyjaśnienie niektórych problemów, wynikłych na tle stosowania polsko-brytyjskiej umowy węglowej.

● „ŻEGLUGA POLSKA" ZAFRACHTOWAŁA NOWY STATEK.

W końcu października „Żegluga Polska" zamiast parowca „Sarmacja", który dotychczas był zafrachtowany dla linii lewantyńskiej, zafrachtowała motorowy statek tego samego typu M/S „Hemland", który będzie pływał pod nazwą „Lechistan".

● NOWE STAWKI W KOMUNIKACJI Z AMSTERDAMEM I ROTTERDAMEM.

Szereg towarzystw okrętowych, utrzymujących regularne połączenia z Rotterdamem i Amsterdamem, ustalił na skutek dewaluacji florena holenderskiego nowe stawki. Zmiany te wprowadziły dotychczas towarzystwa w komunikacji między tymi dwoma portami a portami Danii, niemieckimi portami bałtyckimi, portami Polski i innych krajów bałtyckich. Nowe stawki wprowadzane są również w komunikacji z Portugalią i Hiszpanią oraz z portami Morza Śródziemnego, Lewantu i Morza Czarnego.

● PRACA STOCZNI NIEMIECKICH.

W dniu 1 października b. r. stocznie niemieckie posiadały zamówienia na budowę statków na rachunek niemiecki w ilości 108 jednostek o pojemności 314.376 brt. oraz 71 jednostek o pojemności 354.356 brt. na rachunek obcy. Porównywując te liczby ze statystykami za lata poprzednie widać poważny wzrost budowy. W tym samym cza-

sie r. ub. stan zamówień na rachunek krajowy wymosił 44 jednostki o poj. 180.122 brt., na rachunek obcy 30 statków o poj. 125.100 brt.

● BUDOWA STATKÓW DLA HAPAG'U.

„Hamburg Ameryka Linie" udzieliło stoczni Germania Werft w Kilonii zamówienia na dalsze dwa statki dla służby wschodnio-azjatyckiej. Nowe te statki po 8 tys. ton mają uzupełnić flotę Hapag'u dla Azji Wschodniej. Pierwszy ze statków ma być wykończony na wiosnę 1938 r.

Stocznia hamburska „Deutsche Werft" buduje dla Hapag'u nowy statek, przeznaczony dla komunikacji z zachodnim wybrzeżem Ameryki Południowej. Statek ten ma być wykończony latem przyszłego roku. Poza tym Hapag zamówił drugi statek dla tej samej linii o pojemności od 13 do 14 tys. brt. Statek ten buduje stocznia Blom et Voss. Ukończenie budowy spodziewane już jest w r. 1938.

● PLANY ŻEGLUGI NIEMIECKIEJ.

Przewodniczący zarządu Hamburg — Ameryka—Linie (Hapag) wygłosił ostatnio przemówienie, w którym przedstawił aktualne zagadnienia żeglugi niemieckiej. Mówca podkreślił, że w obecnym programie budowy nie przewidziano żadnego nowego statku na Atlantyk Północny, natomiast projektuje się podwyższenie tonażu dla żeglugi przybrzeżnej w Ameryce Południowej oraz dla żeglugi na wodach Azji Wschodniej i Australii. Przy układaniu programu nowych konstrukcji kierowano się myślą zorganizowania wszechstronnej sieci żeglugowej, która by odpowiadała potrzebom niemieckiego handlu zagranicznego.

● KOMUNIKACJA TRANZYTOWA PRZEZ SASSNITZ.

Celem polepszenia komunikacji pomiędzy Niemcami a Szwecją, zbudowano pomiędzy Stralsundem a wyspą Rugią nasyp przez morze, po którym puszczono pociągi, zdążające przez Stralsund-Sassnitz do Trelleborgu i dalej do Malmö. W podróży z Berlina do Sztokholmu uzyskano w ten sposób oszczędność czasu około 1 godziny. Dla pociągów towarowych przyśpieszenie jest większe. Zbudowanie tego nasypu pozostaje m. in. w związku z rozwojem ruchu pasażerskiego pomiędzy Gdynią i Szwecją, zagrażającego komunikacji tranzytowej przez Sassnitz.

● WZROST WSKAŹNIKA FRACHTOWEGO.

Wskaźnik frachtowy ustalony przez „Svenska Handelsbanken" wykazuje wzrost o 18% we wrześniu w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego. Wielki wzrost wykazują frachty na zboże, których wskaźnik polepszył się o 7 punktów do 129. Wskaźnik frachtów węglowych wzrósł o 4 punkty do 89 i frachty drzewne o 4 punkty do 125.

● ZAKAZ WYWOZU ZŁOTA Z PAŃSTW LEWANTYŃSKICH.

Ogłoszono rozporządzenie zabraniające wywozu i tranzytu złota z państw lewantyńskich, znajdujących się pod mandatem francuskim.

● POŻYCZKA DLA FLOTY JAPOŃSKIEJ.

Japońskie ministerstwo komunikacji pertraktuje z jednym z banków w sprawie udzielenia większej pożyczki dla floty japońskiej. Bank ten ma udzielić w ciągu 5-ciu lat kredytów do sumy 150 miljn. jen, co może pozwolić na budowę nowych statków o tonażu 750.000 ton. Oprocentowanie pożyczki wynieść ma 2%. Rząd japoński chce zagwarantować bankowi 70% wszelkich strat, jakie byłyby poniesione.

● SPADEK RUCHU W KANALE SUESKIM.

Zakończenie zasadniczych działań wojennych w Abisynii niekorzystnie odbiło się na ruchu towarowym w Kanale Sueskim. W ciągu pierwszych 8 miesięcy r. b. ruch ten wykazuje spadek o 1.350 tys. t., wynosząc jednak 16.563 tys. t. Wpływy z ruchu towarowego i okrętowego zmniejszyły się w tym czasie o 13,463 tys. fr. do 567.547 tys. fr. Wobec dewaluacji franka fr. taryfy kanałowe będą prawdopodobnie ustalone w złotych funtach.

● POMYŚLNA SYTUACJA ŚWIATOWEGO PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO.

W artykule, poświęconym nowym perspektywom światowej żeglugi morskiej, tyg. „Polska Gospodarcza" (zesz. 46 z dn. 14 b. m.) podaje m. in., że w r. b. budowa statków osiągnie — jeśli chodzi o tonaż ok. 1,8 miln. ton. Będzie to przeszło 2½ razy więcej, niż wybudowano w najgorszym pod tym względem roku kryzysowym 1933. Będzie to co prawda jednocześnie tylko niespełna 2/3 tego, co wybudowano w najlepszym roku dla budownictwa okrętowego — 1930, ale trzeba wziąć pod uwagę, że jednocześnie daje się zauważyć olbrzymi wzrost budownictwa okrętów wojennych. Gdy się to uwzględni — trzeba stwierdzić, że przemysł okrętowy jest w chwili obecnej w położeniu wyjątkowo pomyślnym i dużo lepszym niż w 1930 r.

● POPRAWA W BUDOWNICTWIE OKRĘTOWYM.

Poprawa w światowym budownictwie okrętowym, która została wyraźnie stwierdzona w sprawozdaniu Lloyd's Register za II kwartał r. b., występuje jeszcze znacznie wyraźniej w III kwartale, z którego sprawozdanie świeżo zostało ogłoszone.

W dniu 30 września r. b. znajdowało się w budowie na stoczniach całego świata łącznie 2.111.437 ton rej. brutto statków handlowych wobec zaledwie 1.197.969 trb. w analogicznym okresie 1935 r. Udział Wielkiej Brytanii i Irlandii wynosił 928.571 trb. czyli o 398.017 trb. więcej niż we wrześniu 1935 r. Jest to również najwyższy tonaż w budowie na stoczniach brytyjskich od września 1930 r.

Na dalszych miejscach znajdują się (w trb. — w nawiasie dane z września 1935 r.): Niemcy 424.264 (268.340), Japonia 175.801 (61.305), Holandia 140.475 (62.645), Szwecja 111.860 (89.000), Stany Zjednoczone 90.960 (16.800).

Dowodem, że statki motorowe ciągle zyskują na popularności w porównaniu z parowcami, jest fakt, że z całego tonażu 928.571 trb., znajdującego się w budowie na stoczniach brytyjskich, 466.663 trb. przypadało na motorowce. Należy jednak zaznaczyć, że o ile chodzi o największe okręty, w dalszym ciągu stosowany jest dla nich napęd parowy, nie zaś motorowy.

● DOCHODOWOŚĆ ŻEGLUGOWYCH TOWARZYSTW WŁOSKICH.

Sprawozdania finansowe floty włoskiej wykazywały, jak wiadomo, już w r. 1935 zwiększone dochody i silne zatrudnienie floty. Zatrudnienie to, zwłaszcza w drugiej połowie roku spowodowane zostało zwiększonymi przewozami w związku z wojną abisyńską.

Według ostatnich zestawień za rok obrachunkowy 1935—1936 (lipiec i czerwiec) Tow. „Tirrenia" wykazało nadwyżkę budżetową w sumie 2.843 tys. lirów wobec 88,2 tys. lirów poprzednio. Dzięki temu Towarzystwo mogło wydzielić dywidendę w wysokości 7,9%.

● POPRAWA SYTUACJI NA MIĘDZYNARODOWYM RYNKU FRACHTOWYM.

Dzięki polepszeniu się sytuacji na międzynarodowym rynku frachtowym daje się odczuwać wśród armatorów szwedzkich popyt na statki używane o wielkości od 2-ch do 3-ch tysięcy dwt. Aby uchronić się przed wzrastającymi cenami, dzięki oczekiwanej powszechnej poprawie warunków, już teraz poszukuje się nowego tonażu. W związku z tym panuje przeciążenie stoczni szwedzkich, które mogą przyjmować zamówienia z dostawą dopiero za 18 miesięcy.

● ZWYŻKA NIEKTÓRYCH OPŁAT PORTOWYCH W ANTWERPII.

W porcie Antwerpii wprowadzono zwyżkę opłat od deklaracji celnej towarów. Zwyżka ta wynosi 15%.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA PAŹDZIERNIK

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w miesiącu październiku r. b. wyniósł 733.675,7 ton wobec 665.860,6 ton w mies. wrześniu r. b. oraz 597.819,7 ton w m. październiku 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 10,2%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. wrześniem oraz poważny 22,7%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. października 1935 r.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności. Przyszło bowiem 425 statków (419) o pojemności 417.223 nrt. (405.747 nrt.), wyszły zaś 442 statki (421) o pojemności 432.412 nrt. (410.545 nrt.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w październiku r. b. wyniósł 981,6 nrt. (968,3 nrt.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 40 (44). Średni postój statku wyniósł 52,7 godzin (51,5 godzin).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Anglia, Dania, Norwegia, Stany Zjedn. Am. P., Finlandia, Włochy, Grecja, Holandia, Z.S.R.R., Estonia i t. d. wykazuje przegrupowanie Danii z 3-go na 5-e miejsce, Niemiec z 4-go na 3-e, Anglii z 5-go na 4-e, Włoch z 11-go na 9-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 17 państw, wobec 16 państw we wrześniu r. b.

Obroty zamorskie w mies. październiku r. b. wyniosły 721.087,6 ton wobec 654.878,4 ton w m. wrześniu r. b. oraz 587.956,5 ton w m. październiku 1935 r.

Obroty zamorskie w m. październiku wykazują 10,1%-owy wzrost w porównaniu z ub. m. wrześniem r. b. oraz poważny 22,6% wzrost w stosunku do mies. października 1935 r.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich (721.087,6 ton) złożył się przywóz zamorski — 119.105,4 ton oraz wywóz zamorski — 601.982,2 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (119.105,4 t) wykazuje nieznaczny 3,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. wrześniem r. b. (115.315,4 t) oraz poważny 58,2%-owy wzrost w stosunku do mies. października 1935 r. (75.309,3 t).

Wzrost ten spowodowały przede wszystkim pozycje importu: nasiona oleiste różne 2.743,4 t (2.016,5 t), owoce świeże i suszone 2.112,1 t (1.793,8 t), śledzie 6.174,5 t (5.731,3 t), rudy różne i wypałki pirytowe 19.378,2 t (10.810,6 t), fosforyty 14.468,3 t (11.197,3 t), wełna i odpadki 1.493,9 t (1.332,3 t), bawełna i odpadki 7.742,2 t (5.096,7 t), celuloza 991,4 t (718,6 t), złom żelazny 43.962,9 t 35.850,8 t), oraz miedź 907,9 t (899,3 t).

Do pozycji importu, które wykazały spadek należą: ryż sur. 49,8 t (7.169,1 t), kawa 96,1 t (709,1 t), tłuszcze i oleje roślinne 336 t (558,9 t), garbniki 803,5 t (1.530,4 t), juta 1.466,6 t (1.674,7 t) oraz papier 1.272,7 t (1.578,9 t).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (601.982,2 t) wykazuje 11,6%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. wrześniem (539.563 t) oraz nieco większy 17,4%-owy w stosunku do mies. października 1935 (512.647,2 t).

Wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: bekony 1.590,6 t (1.446,4 t), sól kuchenna i przem. 574,7 t (440 t), węgiel kamienny 457.754,5 t (394.520,5 t), węgiel bunkrowy 45.132 t (32.411,9 t), makuchy 986,5 t (356 t), wytłoki buraczane 900,4 t (433,9 t), papier 776,5 t, (499.9 t.) metale różne 11.052 t. (7.704,7 t) oraz rury żeliwne, żelazne i stalowe 2.680,1 t (1.799,1 t)

Do pozycji wywozu, które wykazały spadek należą: strączkowe 46,9 t (90,3 t), mąka 20,1 t (50 t), masło 1.543,1 t (1.656,8 t), cement 336,2 t (1.155,7 t), cukier 599,2 t (13.838,8 t), tkaniny 582,6 t (749,6 t), klepki 106,6 t (156,1 t), szyny kolejowe 1.660,4 t (2.064,6 t) oraz cynk i blacha cynkowa 1.404,7 t (1.650,2 t).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje w mies. sprawozdawczym 1.601,3 t wobec 2.464,3 t w m. wrześniu b. r., w tym: przywóz 296,3 t (336,1 t) oraz wywóz 1.305 t (2.128,2 t).

Z ważniejszych pozycji przywozu: mąka pastewna 147,5 t, nasiona oleiste 30 t, ryby z połowów własnych 84 t oraz wyr. żelazne 34,8 t; oraz wywozu: ryż wyłuszcz. 423 t, owoce susz. 18,2 t, żywica 63,8 t, tłuszcze zwierz. sur. 96,3 t, tran 131,5 t, przetwory chemiczne 53,3 t, garbniki 92,3 t, skóry 68,5 t, papier 23,5 t oraz miedź 68,1 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł na przywozie 2.850,9 t (2.566,4 t) oraz na wywozie 8.135,9 t (5.951,5 t).

Z ważniejszych pozycji przywozu: mąka 122,8 t, warzywa 22,9 t, owoce suszone 6,4 t, kawa 13,4 t, korzenie 11,8 t, jelita 8,1 t, cukier 2.024,5 t, napoje alkoholowe 40,6 t (23,3 t), tkaniny 259,4 t (260,3 t), papier 24,7 t (40,8 t), wyroby żelazne 147,4 t (127,7 t) oraz wywozu: ryż wyłuszczony 4.230,5 t (1.283,6 t), owoce suszone 453,6 t (181,4 t), żywica 56,5 t (162,7 t), kawa 63,9 t (39,6 t), śledzie 98,6 t (54,8 t) oraz tłuszcze i oleje roślinne 268,5 t (303,4 t).

Ruch pasażerski w związku z okresem sztormów jesiennych osłabł nadal bardzo poważnie. Przyjechało bowiem 446 osób (790), wyjechało zaś 2.144 osób (2.336).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January-October*
Cały przywóz	**119 105·4**	**115 315·4**	**1 009 870·8**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**6 649·3**	**13 225·6**	**139 144·4**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	2 743·4	2 016·5	32 052·1
30/12. Ryż surowy *(rice)*	49·8	7 169·1	49 775·9
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	2 112·1	1 793·8	34 381·1
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	47·2	8·8	344·4
76. Kawa *(coffee)*	96·1	709·1	4 933·2
78. Herbata *(tea)*	157·5	119·6	1 016·3
80. Kakao *(cocoa)*	754·9	642·9	5 040·5
81-82. Korzenie *(spices)*	140·5	74.7	1 004·5
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**6 340·8**	**5 863·9**	**30 113·3**
116-117. Śledzie *(herrings)*	6 174·5	5 731·3	28 968·1
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**20 223·2**	**12 895·9**	**131 555·2**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)*	19 378·2	10 810·6	101 729·8
177/1c. Piryty *(pyrites)*	—	—	11 715·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 228·9**	**2 548·7**	**18 423·2**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	336·—	558·9	4 542·8
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 493·9	1 450·8	11 172·2
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**282·3**	**252·4**	**4 231·—**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	—	327·6
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	83·5	107·—	2 123·8
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**16 622·2**	**23 199·4**	**162 041·9**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	803·5	1 530·4	13 756·2
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	14 468·3	11 197·3	98 391·2
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	—	9 700·—	38 535·5
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	0·2	3 071·3
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**3 615·7**	**3 822·2**	**24 930·5**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	3 610·8	3 810.4	24 788·—
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**12 608·—**	**10 491·7**	**121 897·—**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 493·9	1 332·3	21 461·3
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	7 742·2	5 096·7	73 908·4
624. Juta *(jute)*	1 466·6	1 674·7	11 267·2
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**417·9**	**778·—**	**5 500·1**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**134·6**	**163·7**	**1 169·5**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 300·8**	**2 341·8**	**18 362·3**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 272·7	1 578·9	11 458·1
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	991·4	718·6	6 145·6
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**93·7**	**37·1**	**701·5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**46 021·1**	**37 944·8**	**339 182·—**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	43 962·9	35 850·8	317 156.2
977. Miedź *(copper)*	907·9	899·3	9 733·5
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**710·4**	**409·9**	**5 803·1**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**462·7**	**451·8**	**5 011·9**
XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**349·8**	**857·8**	**1 400·9**
XVIII—XX. Towary różne, odzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**44·—**	**30·7**	**403·—**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January-October*
Cały wywóz		539 563·—	
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**5 286·9**	**7 868·4**	**61 462·6**
1 Pszenica *(wheat)*	—	—	15.6
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	46·9	90·3	333·—
27/1-2. Mąka *(flour)*	20·1	50·—	377.9
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	918·—	1 705·9	6 898·3
35. Słód *(malt)*	865·2	854·8	20 420·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**6 047·8**	**5 600·6**	**52 454·9**
121/3a. Bekony *(bacon)*	1 590·6	1 446·4	16 100·4
125. Jaja *(eggs)*	1 697·6	1 623·2	20 155·8
127. Masło *(butter)*	1 543·1	1 656·8	10 437·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**528 263·2**	**456 304·3**	**4 567 383·2**
154. Cement *(cement)*	336·2	1 155·7	12 329·1
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	574·7	440·—	1 698·9
180. Węgiel kamienny *(coal)*	457 754·5	394 520·5	4 025 621·9
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	45 132·—	32 411·9	322 473·7
182. Koks *(coke)*	24 133·9	27 144·5	193 209·1
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	11·6	12·4	120·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**117·4**	**104·1**	**2 164·8**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**4 475·—**	**16 938·2**	**88 697·7**
259-260. Cukier *(sugar)*	599·2	13 838·8	54 116.1
287. Makuchy *(oil cake)*	986·5	356·—	14 621.2
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	900·4	433·9	4 605·8
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**4 530·3**	**2 614·5**	**34 825·4**
299/18. Soda *(soda)*	—	6·6	2 103·7
300 4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	3·4	—	13 427·4
479 Sól potasowa *(potassium salts)*	3·—	200·—	2 838·6
480-482 Saletra *(Salpetre)*	2 355·5	—	2 355·5
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**140·8**	**113·7**	**1 554·8**

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January-October*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**950·3**	**1 206·4**	**12 868·1**
563-570, 576-588, 597-605. 613-622. Tkaniny *(textiles)*	582·6	749·6	6 721·4
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**31·3**	**5·2**	**190·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**31 163·2**	**31 397·4**	**276 995·7**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki, i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	—	—	18 957·3
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	28 298·8	28 199·9	234 565·9
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	106·6	156·1	869·7
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 472·2	1 443·2	12 711·9
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 024·5**	**1 786·2**	**18 107·7**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	776·5	499·9	6 389·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 056·2	1 023·5	9 714·9
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**51·4**	**52·9**	**560·5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**18 737·3**	**15 465·4**	**144 351·5**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	11 052·—	7 704·7	78 350·6
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	1 660·4	2 064·6	6 971·3
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 680·1	1 799·1	20 355·9
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	1 404·7	1 650·2	14 705·4
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**106·1**	**85·4**	**723·9**
XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**56.7**	**20·3**	**562·8**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Październik *(October)* . . . . 1936 — 721.087·6
Wrzesień *(September)* . . . . 1936 — 654.878·4
Październik *(October)* . . . . 1935 — 587.956·5
od początku roku *(January — October)*. 1936 — 6.272 774·6
" " " " . 1935 — 6.104.146·—

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January-October*
Przywóz *(imports)*		**296·3**	**336·1**	**13 845·7**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	—	—	50.—
9—16	— Strączkowe . . .	—	—	53.1
24—26	— Nasiona oleiste . *(oil seeds)*	30 —	—	498·3
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	—	200·7	332·2
30/1, 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	40·—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	0·4
27/3—32	— Mąka pastewna	147·5	—	222·5
40—50	— Warzywa . . . . *(greeus)*	—	—	0·5
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	9·3
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	3·2
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	84·—	117·—	10 169·—
117	— Śledzie *(herrings)* .	—	—	31·6
215—218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	1·—
226—229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	0·6
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils*	—	—	1·2
272, 273,	— *of reget. orig.)* . .			
276, 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	5·1
300/4	— Siarczan amonu . *(sulphote of ommonia*	—	—	2 184·2
429—454	— Artykuły kosmet. . *(cosmetics)*	—	—	4·7
492—515	— Skóry . . . . . *(skins and hides)*	—	—	0·5
597—622	— Tkaniny *(textiles)* .	—	—	3·5
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	14·7
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	73·7
742—803	— Papier *(paper)* . .	—	9·2	32,9
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	1·1
896—927	— Szkło *(glass)* . .	—	—	0·7
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	34·8	—	84·1
	Różne *(various)* . .	—	9·2	27·6
Wywóz *(exports)*		**1 305·—**	**2 128·2**	**18 491·6**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	6·—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	26·3
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	363·5
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	77·5
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	10·—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	423·—	1 132·5	9 584·3
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	25·3
40—50	— Warzywa *(greens)* .	—	—	8·4
53—58, 60—64	Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	—	—	168·3
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . *(dried fruit)*	18·2	17·2	320·5
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	5·4
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	0·5	1·2	10·9
76	— Kawa *(coffee)* . .	1·—	—	54·5
78	— Herbata *(tea)* . .	—	0·1	8·8
	Kakao *(cocoa)* . .	—	4·6	209 —
81, 82	Korzenie *(spices)* .	0·5	—	24·5

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January-October*
89	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	—	—	10·4
95—97	— Żywica *(resin)* . .	63·8	87·3	740·2
117	— Śledzie *(herrings)* .	82·—	198·6	362·5
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	—	—	27·2
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	—	—	12·6
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	—	—	0·2
148	— Kamienie *(stones)* .	10·1	—	28·4
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	58·7
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	26·3
177	— Rudy różne . . . *(various oses)*	1·—	—	2,5
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	13·5	36·6
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	0·9	—	23·5
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	1·5	4·5	14·7
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	56·5	30·—	535·—
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	96·3	48·4	722·6
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	131·5	—	259·3
219	— Stearyna *(stearine)*	12·5	14·2	65·4
246	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	0·2
254—256	— Ryby *(fish)* . . .	—	—	45·9
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	4·5
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	5·—	—	18·8
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*.	53·3	8·—	302·—
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	16·—
405—425	— Farby *(paints)* . .	7·8	2·6	54·4
404	— Sadze *(soot)* . .	—	—	58·7
424—428	— Garbniki	92·3	188·4	1 295·3
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	—	1·7
492—513	— Skóry *(skins)* . .	68·5	117·2	661·6
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)* . .	—	—	130·2
597—622	— Tkaniny *(textiles)* .	—	—	81·3
606	— Bawełna *(cotton)* .	—	—	10·6
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	20·7
625, 626	— Sizal *(sisal)* . . .	—	—	28·5
720—724	— Kauczuk *(rubber)* .	10·6	10·4	106·1
757—778 z wyj. 772, 773	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	2·1	—	59·2
772, 773	— Dykty i forniery . *(plywoods)*	—	—	33·3
779	— Korek, wyr. z korka	62.7	—	83·8
794, 795	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	4·6
792—803				
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	—	7·—
809—819, 826	— Papier i obcinki papierowe . . . *(paper and paper weste)*	23·5	148·1	931·2
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	—	—	5·4
930—965	— Wyroby żel. i met. *(iron ware & steel ware)*	8·9	3·6	76·2
966	— Cyna *(tin)* . . .	—	1·—	4·2
968	— Cynk *(zinc)* . .	—	—	15·9
977	— Miedź	68·1	96·8	551·4
	Różne *(various)* .	2·9	—	53·6
Przywóz i wywóz razem		**1 601.3**	**2 464·3**	**32 337·3**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January-October*
Przywóz *(imports)*		**2 850·9**	**2 566·4**	**33 150·—**
1—4	— Zboże . . . . . *(grain)*	—	—	

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January-October*
17, 23, 25	— Nasiona . . . . *(seeds various)*	5·6	—	11·6
24—26	— Nasiona oleiste różne . . . . . *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	5·5	84·9

Poz. tar. cel.	Październik October	Wrzesień September	Od początku roku January-October
27/1—3 — Mąka (flour)	122·8	294·3	1 389·4
27/3—32 — Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5 — Kasza (grits)	5·5	—	23·7
35 — Słód (malt)	—	7·3	1 185·5
40—50 — Warzywa (greens)	22·9	169·9	228·7
53, 58, 60—64 — Owoce świeże (fresh fruit)	4·9	11·7	44·2
59, 61—63, 66 — Owoce suszone (dried fruit)	6·4	0·9	52·1
67, 68 — Konserwy owocowe (fruit preserves)	1·1	—	5·9
76 — Kawa (coffee)	13·4	0·6	20·7
77 — Cykoria (succory)	2·4	1·3	12·9
78 — Herbata (tea)	0·6	—	6·5
80 — Kakao (cocoa)	—	—	18·2
81, 82 — Korzenie (spices)	11.8	0·2	15·1
95, 97 — Żywica (resin)	—	0·1	15·4
104/3 — Trawa morska (see grass)	—	—	5·3
125 — Jaja (eggs)	—	—	6·1
127—200 — Oleje (oils)	—	1·—	35·1
128/1—4 — Ser (cheese)	—	—	0·1
131 — Pierze (feather)	—	—	8·1
137/2a, b — Jelita (casings)	8·1	—	18·8
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne (fats & oils vegetable origin.)	5·4	0·6	20·8
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierz. surowe (raw fats of animal origin)	3·2	2·5	28·4
228 — Makaron (macaroni)	4·6	2·5	50·3
243/1, 2 — Konserwy mięsne (meat preserves)	0·8	0·1	3·—
254, 256 — Ryby i konserwy rybne (fishes)	—	—	53·3
259, 260 — Cukier (sugar)	2 024·5	1 458·2	25 320·4
272, 273, 276, 278 Napoje alkoholowe (spirits)	40·6	23·3	295·4
295—491 — Przetwory chemiczne (chemicals)	30·7	2·5	87.2
299/18 — Soda (soda)	—	12·3	607·6
405—425 — Farby (paints)	8·—	0·3	20·—
411/2 — Biel cynkowa (zinc white)	—	2·7	3·—
429—454 — Artykuły kosmetyczne (cosmetics)	0·7	45·3	101·7
466—470 — Klej i żelatyna (glue and gelatine)	—	0·7	2·3
492—513 — Skóry (skins)	16·2	22·3	68·3
534—559 — Wyroby skórzane (leather goods)	—	0·1	0·6
757—778 — Wyroby z drzewa (wood goods)	12·6	7·—	120·5
563—622 — Tkaniny (textile fabrics)	259·4	250·3	1 147·5
589/1, 2 592 — Wełna (wool)	0·1	—	6·—
606/1, 2 a b — Odpadki bawełny (cotton waste)	—	—	0·5
646—648 — Sznury (ropes)	—	1·3	8·9
720, 724 — Kauczuk (rubber	—	—	11·2
725—746 — Wyroby gumowe (rubber goods)	0·3	3·2	20·5
749, 750, 751 — Deski i łaty (boards & laths)	0·4	—	12.4
776 — Meble (bentwood furniture)	4·5	7·9	49·1
779—787 — Korek, wyr. z korka (cork wood and cork goods)	—	—	3·—
792, 803, 809, 826 Papier (paper)	24·7	40·8	639·9
836—847 — Książki i broszury (books)	0·6	0·2	1·6
862—887 — Wyroby ceram. (ceramic products)	9·9	12·2	51·8
896—927 — Szkło i wyroby (glass and glass ware)	15·6	14·3	63·6
925—981 — Metale różne (various metals)	3·5	—	6·8
930—965 — Wyr. stal. i metal. (iron & steel goods)	147·4	127·7	941·1
968 — Cynk (zinc)	—	—	—
Różne (various)	31·7	25·3	215·—
Wywóz (exports)	8 135·9	5 951·5	42 993·5
7 — Kukurydza (maize)	—	—	0·2
23 — Pestki drzew owocowych (fruit stones)	—	—	8·1
24—26 — Nasiona oleiste (oil seeds)	134·4	—	2 375·4
17, 23, 25 — Nasiona (seeds various)	—	0·1	22·7
24/1—3 — Mąka (flour)	10·5	—	52·8
28 — Kasza (grits)	1·9	3·2	13.3
30 — Ryż wyłuszczony (husked rice)	4 230·5	1 283·6	14 977·8
31 — Krochmal (starch)	21·7	10·2	55·6
53, 58, 60—64 — Owoce świeże (fresh fruit)	2·2	20·6	340·7
59, 61—63, 66 — Owoce suszone (dried fruit)	453·6	181·4	1 284·6
62—72 — Orzechy i migdały (nuts and almonds)	10·6	15·2	48·9
67, 68 — Konserwy owocowe (fruit preserves)	1·2	1·6	37·4
76 — Kawa (coffee)	63·9	39·6	352·—
78 — Herbata (tea)	29.9	14·8	111·2
80 — Kakao (cocoa)	197·4	186·3	1 324·9
81—82 — Korzenie (spices)	30·9	22·9	196·4
89 — Rośliny lecznicze (medicinal plants)	13·2	—	35·—
95, 97 — Żywica (resin)	56·5	162·7	1.262·2
104 — Trawy morskie, trzcina (sea grass, reed)	2·5	17·2	36·1
117 — Śledzie (herrings)	98·6	54·8	284·7
127—200 — Oleje (oils)	—	56·—	147·4
128/1—4 — Sery (cheese)	2·8	2·5	5·4
129/1—5 — Kazeina (caseine)	1·4	—	1·6
137/2a, b — Jelita (casings)	17·7	7·9	128·3
143/1—3 — Muszle (shells)	3·1	—	18·—
148 — Kamienie (stones)	0·9	19·4	247·6
154 — Cement (cement)	—	—	2·6
156/1—2 — Talk (talc)	3.2	5·6	15·6
161 — Minerały zawier. bor (minerals bor)	—	61·6	225·8
170 — Art. szlifierskie (grinding materials)	9.1	6·4	32·2
177 — Rudy różne (various ores)	—	19·—	56·7
186—188 — Smoła (pitch)	—	0·7	19·3
198—199 — Asfalt (asphalt)	2.2	8·5	25·8
200 8, a, b, c — Wazelina (vaseline)	26·—	5·8	53·6
203—204 — Wosk (wax)	3·8	7·3	74·5
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne (vegetable oils and fats)	268.5	303·4	2 115·3
213/1—3 — Pokost (varnish)	—	—	0·2
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. (raw fats)	469·3	354·1	2 326·8

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January-October*
216	— **Tran** . . . . . *(whale oil)*	135·9	104·5	397·5
219	— **Stearyna** *stearine)*	12·9	21·8	72·7
254, 256	— **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* . . .	28·1	10·9	155·9
259—260	— **Cukier** *(sugar)* . .	—	—	3·3
272—273, 276, 278	**Napoje alkoholowe** *(spirits)*	0·1	2·—	7·9
286, 287	— **Otręby i makuchy** *(bran & oil cokes)*	—	—	17·6
293—294/1, 2, 3, 6	**Tytoń** *(tobacco)* .	—	—	9·9
295/6	— **Siarka** *(sulphur)* .	45·—	52·3	200·5
295—491 z wyj. osobno wym.				
299/18	— **Soda** *(soda)* . . .	—	—	7·—
	Przetwory chemiczne *(chemicals)*	208·—	101·4	697·4
408	— **Sadze** *(soot)* . .	73·3	8·6	166·8
405, 407, 409 412, 418, 420				
423	— **Farby** *(paints)* . .	7·5	5·5	68·9
424—427	— **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	220·5	182·7	1 347·1
429, 450—454	— **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)* .	8·5	5·5	39.1
466, 470	— **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	2·3	3·2	21·—
487	— **Celuloid** *(celluloid)*	21·3	19·3	66·5
492, 513	— **Skóry** *(skins)* . .	372·8	280·4	2 076·7
589/1, 2 592	— **Wełna** *(wool)* . .	50·1	900·—	2 381·3
597, 605, 613				
606	— **Bawełna** *(cotton)* .	18·5	10·7	58·5
622	— **Tkaniny** *(textiles)* .	17·9	7·7	57·3
624	— **Juta** *(jute)* . . .	—	—	6·6
625—626	— **Sisal** *(sizal)* . . .	0·4	2·5	62·5

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January-October*
646—648	— **Sznury** *(ropes)* . .	0·1	3·3	17·—
720, 724	— **Kauczuk** *(rubber)* .	122·1	227·1	805·2
725, 746	— **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	25·9	11·1	83·3
750	— **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	—	14·4
757, 778	— **Wyroby z drzewa** . *(wood goods)*	11·7	46·9	80·—
779	— **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*	4·1	132·2	246·4
792, 803, 809 797 800	— **Tektura** *(pastboard)*	—	45·5	80·8
807, 808	— **Fibra** *(fibre)* . .	13·2	17·5	68·7
826	— **Papier** *(paper)* . .	23·9	313·5	1 325.9
794/1, 2 795	— **Celuloza** *(cellulose)*	51·2	101·6	509·9
862—887	— **Wyroby ceramiczne** *(ceramic goods)*	2·8	0·1	21·6
896—927	— **Szkło i wyroby** . . *(glass and glass ware)*	3·3	17·6	76·—
925—981	— **Metale różne** . . *(various metals)*	28·6	12·—	206·5
927	— **Żelastwo** *(złom) (scrap iron)*	—	—	28·9
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware)*.	245·3	96·1	857·—
955	— **Rury żelazne** . . *(iron pipes)*	0.5	—	107·7
966/1—4	— **Cyna** *(tin)* . . .	39·3	29·2	182·2
977	— **Miedź** *(copper)* . .	140·3	239·2	1 623·—
1037, 1098	— **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	3·5	4·6	128·3
	Różne *(various)* .	29·5	62·6	292·—
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*		**10 986·8**	**8 517·9**	**76 143·5**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Październik *(October)*	1936 —	733.675·7
Wrzesień *(September)*	1936 —	665.860·6
Październik *(October)*	1935 —	597.819·7
od początku roku (*January—October*) .	1936 —	6.381.255·4
" " " "	1935 —	6.222.420·2

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total column 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tym z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tym z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	53	23	65.040	57	49	74.730	139.770	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig* .	3	1	1.380	3	2	1.380	2.760	15
Anglia *(Great Britain)*	24	2	46.365	25	22	49 379	95.744	4
Dania *(Denmark)*	52	28	35.708	58	48	40 500	76.208	5
Estonia *(Estonia)*	11	5	6.961	10	7	6.787	13.748	13
Finlandja *(Finland)*	20	8	21.559	20	19	19.564	41.123	8
Grecja *(Greece)*	6	2	10.765	7	7	14.439	25.204	10
Holandia *(Holland)*	16	12	9.651	14	11	7 054	16.705	11
Jugosławia *(Jougoslavia)* . . .	1	—	787	1	1	787	1.574	16
Łotwa *(Latvia)*	4	—	6.344	4	4	6.344	12.688	14
Niemcy *(Germany)*	60	31	49.154	62	43	50.320	99.474	3
Norwegia *(Norvay)*	44	21	29.884	47	34	31.652	61.536	6
Stany Zj. Am. P. *(U. S. A.)* . .	9	5	29.460	9	4	29.460	58 920	7
Szwecja *(Sweden)*	113	39	77·104	118	101	76.716	153.820	1
Węgry	1	1	362	—	—		362	17
Włochy *(Italy)*	6	—	19.148	5	5	15.749	34.897	9
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)* . . .	2	2	7 551	2	2	7.551	15.102	12
Razem *(total)* . . .	**425**	**180**	**417.223**	**442**	**359**	**432.412**	**849.635**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	419	187	405.747	421	325	410.545	816.292	—
Ten sam mies. 1935 r. *(October 1935)*	*39 4*	*152*	*366.778*	*406*	*329*	*362.498*	*729.276*	—
Od pocz. r. 1936 (*since beginning of 1936*)	3.983	1.716	4.007.513	4.000	3.075	4 015.514	8.023.027	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	3.887	1.632	3.736.583	3.896	3.189	3.744.130	7.480.713	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w październiku rb.: 981,6 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 40; c) średni postój statków w porcie: 52.7 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W PAŹDZIERNIKU 1936 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Mielnica	—	—	—	—	40	—	—	40
Troć	—	20	—	—	220	—	—	240
Stornia	8.460	32.330	2.180	1.900	9.550	—	—	54 420
Zimnica	2,640	2.080	—	—	—	—	—	4.720
Gładzica	—	1.170	—	—	—	—	—	1.170
Skarp	—	1.980	50	100	680	—	—	2.810
Śledzie morskie	44.860	6.700	—	—	—	—	1.498.600	1.550.160
Szproty	41.200	3.300	6.100	800	—	—	—	51.400
Węgorze	1.170	120	34.020	1.900	710	—	—	37.920
Wątłusze	14.110	11.910	4.900	10 900	2.250	—	—	44.070
Węgorzyce	—	2.820	—	—	—	—	—	2.820
Makrele	1.310	—	—	—	—	—	—	1.310
Szczupaki	—	—	50	—	1.270	—	—	1.320
Okonie	—	—	—	—	570	—	—	570
Płotki	60	—	110	—	1.000	—	—	1,170
Certy	—	1.650	—	—	1.100		—	2.750
Razem październik	**113.810**	**64.080**	**47 410**	**15 600**	**17 390**	—	**1.498.600**	**1.756.890**
Wartość	55.159	20.807	90.210	7.990	9 653		749.300	933 119
Miesiąc ubiegły w kg.	67.180	73.930	76.400	15.450	25.150	—	—	258.110
Razem od początku roku	6 513.780	4.506 650	3.077.300	431 820	409.870	454.960	1.901.100	17.295.480

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Październik (*October*)				Wrzesień (*September*)	Październik (*October*)				Wrzesień (*September*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia	**14**	**40**	—	**54**	**246**	**16**	**177**	**61**	**254**	**277**
Hull	1	3	—	4	46	—	12	—	12	33
Londyn	12	35	—	47	200	16	165	61	242	244
Inne porty	1	2	—	3	—	—	—	—	—	—
Argentyna	—	—	—	—	—	**48**	**6**	**455**	**509**	**4**
Buenos Aires	—	—	—	—	—	48	6	455	509	4
Belgia	**19**	**5**	—	**24**	**32**	—	**4**	—	**4**	**1**
Antwerpia	19	5	—	24	31	—	4	—	4	1
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	—	**3**	**1**	**45**	49	**887**
Rio de Janeiro	—	—	—	—	—	3	1	25	29	887
Santos	—	—	—	—	—	—	—	20	20	—
Dania	**21**	**17**	**9**	**47**	**59**	—	**5**	**1**	**6**	**10**
Kopenhaga	21	16	8	45	55	—	5	1	6	8
Inne porty	—	1	1	2	4	—	—	—	—	2
Estonia	**2**	**6**	—	**8**	**1**	—	—	—	—	—
Tallinn	2	6	—	8	1	—	—	—	—	—
Finlandia	**4**	**15**	**1**	**20**	**35**	—	—	—	—	**2**
Helsinki	1	15	1	17	32	—	—	—	—	2
Kotka	3		—	3	3	—	—	—	—	—
Francja	**1**	**4**	—	**5**	**65**	—	**16**	**316**	**332**	**306**
Le Havre	1	4	—	5	65	—	16	316	332	306
Hiszpania	—	—	—	—	**7**	—	—	—	—	—
Teneryfa	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—
Holandia	—	6	**2**	**10**	**14**	—	**1**	—	**1**	**2**
Rotterdam	—	2	2	8	14	—	1	—	1	2
Inne porty	—		—	2	—	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	—	—	—	—	**2**	**66**	**68**	—
Halifax	—	—	—	—	—	—	2	66	68	—
Niemcy	—	**1**	**1**	**2**	**14**	—	—	—	—	**6**
Hamburg	—	1	1	2	8	—	—	—	—	6
Inne porty	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—
Norwegia	—	**3**	**7**	**10**	**2**	—	—	—	—	**5**
Oslo	—	3	7	10	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	2	—	—	—	—	5
Stany Zjedn. Am. P.	—	**64**	**189**	**253**	**279**	**2**	**123**	**567**	**692**	**821**
New-York	—	64	189	253	279	2	123	567	692	821
Szwecja	**7**	**5**	—	**12**	**33**	**1**	**4**	—	**5**	**10**
Göteborg	—	—	—	—	14	—	2	—	2	2
Malmö	—	2	—	2	1	-	2	—	2	1
Sztokholm	7	1	—	8	14	—	—	—	—	6
Inne porty	—	2	—	2	4	1	—	—	1	1
Urugwaj	—	—	—	—	-	—	—	**223**	**223**	—
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	223	223	—
Z. S. R. R.	—	—	—	—	**2**	—	—	**1**	**1**	**5**
Leningrad	—	—	—	—	2	—	—	1	1	5
via W. M. Gdańsk	—	**1**	—	**1**	**1**	—	—	—	—	—
Gdańsk	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—
Razem	**68**	**169**	**209**	**446**	**790**	**70**	**339**	**1735**	**2144**	**2336**

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300 —, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele w tekście 50% drożej.

Drukarnia Państwowa Nr 86029.